Année 1954. — N° 15. Le Numéro: 15 francs. 9 Avril 1954.

JOURNAL OFFICIEL

DE LA REPUBLIQUE FRANÇAISE

AVIS ET RAPPORTS DU CONSEIL ÉCONOMIQUE

ABONNEMENTS : METROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER : 250 fr.; ETRANGER : 450 fr.
(*Compte chèque postal:* 9063.13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations | DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION QUAI VOLTAIRE, N° 31, PARIS-7e | POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 20 FRANCS

SESSION DE 1954

Séance du 26 Mars 1954.

SOMMAIRE

Conditions d'utilisation de nos ressources en pétrole brut.

L'UTILISATION DE NOS RESSOURCES EN PÉTROLE BRUT

(*Question dont le Conseil économique s'est saisi lui-même en application de l'article 1er de sa loi organique du 20 mars 1951 et de l'article 27 de son règlement intérieur.*)

1° Rapport présenté, au nom du Conseil économique, par M. Roger Millot.

SOMMAIRE

INTRODUCTION.

I. — LE RÉGIME DES IMPORTATIONS DE PÉTROLE.

A. — Importation de produits finis.
B. — Importation de produits bruts.
C. — La procédure d'attribution des devises dans le cadre des autorisations d'importation.

II. — NOS RESSOURCES EN PÉTROLE BRUT: LA COMPAGNIE FRANÇAISE DES PÉTROLES ET L'I. P. C.

A. — Irak petroleum company.
1) Historique.
2) Les accords de 1950-1952.
B. — Compagnie française des pétroles.
1) Statuts et conventions passés avec l'Etat.
2) Son rôle dans l'I. P. C.

III. — LA POLITIQUE D'IMPORTATION DU PÉTROLE BRUT.

A. — La politique d'approvisionnement.
1) Approvisionnement en pétrole brut.
a) Développement des ressources C. F. P.
b) Avantages obtenus pour l'achat de pétrole brut des autres sources de l'I. P. C.
c) Production nationale.
2) Transports maritimes de produits pétroliers.
3) Raffinage de pétrole brut en France.
4) Résultats d'ensemble.

B. — Les observations qu'appelle cette politique.

1° Les échanges commerciaux avec les pays producteurs de pétrole.
2° La balance des frets.
3° Les exportations de produits finis et les traitements à façon.
4° Le développement de la production de l'I. P. C. et la politique commerciale de la C. F. P.

IV. — DÉFINITION D'UNE POLITIQUE D'AVENIR.

A. — Négociations internationales.
B. — Le développement des exportations françaises.

UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

INTRODUCTION

A l'occasion de son étude sur les échanges extérieurs, le Conseil économique eut à connaître des conditions d'utilisation de nos ressources en pétrole brut. Il lui revint que la totalité de la part de la Compagnie française des pétroles dans la production de l'Irak Petroleum Company (I. P. C.) ne trouvait pas de débouchés sur le marché intérieur et qu'une partie devait être revendue en l'Etat, à des conditions de prix souvent défavorables.

M. Richard saisit aussitôt le Conseil économique d'une demande d'enquête portant sur les points suivants:

« 1° Est-il possible de réduire de 9 millions de tonnes nos importations de pétrole brut payables en livres et en dollars, soit une économie de 20 millions de livres environ et de 45 millions de dollars, soit une contrepartie de 50 milliards de francs, auxquels s'ajoutent les frets à rémunérer, dont 50 p. 100 sont payables réellement en devises ?

« 2° Dans quelles conditions, sur la part française des pétroles à l'Irak Petroleum Company — part qui ne nous revient en livres qu'à 60 p. 100 du prix international — une quantité importante est-elle revendue à un prix inférieur, pouvant aller jusqu'à 25 p. 100 au-dessous du cours mondial ?

« 3° Quelles sont les raisons qui amènent les sociétés de raffinage établies en France à refuser de traiter la totalité de notre part de l'Irak Petroleum Company, puisque, dans le même temps, on importe du pétrole brut de même qualité et de même origine « I. P. C. » provenant des parts étrangères, qui entraîne un important payement en livres et en dollars ?

« 4° Quelles sont les raisons pour lesquelles nous n'avons pas de politique gouvernementale sur l'utilisation du charbon et du fuel ? »

Le bureau, après en avoir délibéré, a confié l'étude de cette question à une commission autonome de vingt-quatre membres désignés par la commission des affaires économiques et de la production industrielle. Cette commission fut composée de la façon suivante:

MM. Byé, président;

Meillat, vice-président;

Auberger, Benoist, Bernard, Cade, Dary, Ducros, du Douet de Graville, Duret, Gardier, Goudy, Levieux, Mayolle, Ouvrière, Pasquet, Philip, Racamond, Richard, Taix, Uchard, Verret, Willame, Wolff.

Elle consacra à son étude 20 séances de travail, au cours desquelles elle procéda à l'audition de:

MM. R. André, président de l'union des chambres syndicales de l'industrie du pétrole;

Blancard, directeur des carburants au ministère de l'industrie et du commerce;

Clément, administrateur civil à la D. R. E. E. du secrétariat d'Etat aux affaires économiques;

Couture, directeur général des services économiques et commission des Charbonnages de France;

de Metz, président directeur général de la Compagnie française des pétroles;

Girdent, directeur des études et du marché commun aux Charbonnages de France;

Worms, président du conseil d'administration de la Société des transports maritimes pétroliers.

La commission reçut, en outre, les réponses écrites du ministre de l'industrie et du commerce et du secrétaire d'Etat aux affaires économiques au questionnaire qu'elle leur avait adressé.

Au terme de son étude, la commission décida de ne traiter que le problème des approvisionnements en pétrole brut, réservant celui de la concurrence fuel-charbon, sur lequel elle se jugeait insuffisamment informée. Elle estimait, en outre, que cette dernière question ne saurait être soumise au Conseil avant qu'il se soit prononcé sur deux problèmes essentiels:

La politique de l'énergie, qui fait l'objet d'une étude très poussée de la part de la commission de la production industrielle;

La situation de nos charbonnages dans la Communauté européenne du charbon et de l'acier, problème sur lequel M. Verret présente, à cette session, un rapport très documenté, au nom de la commission des affaires économiques et du plan.

I. — LE REGIME DES IMPORTATIONS DE PETROLE

Les principes généraux qui régissent notre politique pétrolière ont été posés par la loi du 30 mars 1928. A cette époque l'industrie pétrolière était pratiquement inexistante: la France ne produisait aucun pétrole brut (à l'exception de Pechelbronn) et n'avait pas de raffineries, à l'exception des deux petites usines de Merkwiller (Pechelbronn) et Courcheletteс (Nord). Seul existait un commerce d'importation pour alimenter le marché intérieur.

Le souci du législateur de 1928 a donc été principalement:

D'assujettir le commerce d'importation à un contrôle permanent et efficace de l'Etat;

De favoriser le développement du raffinage sur le territoire français en créant une aide au raffinage, sous la forme d'une protection du raffinage. Cette protection consistait à ristourner aux raffineurs français le montant des droits de douane à l'importation supportés par les produits finis issus des raffineries françaises.

Le régime d'importation du pétrole brut et de ses dérivés a été organisé par les lois du 10 janvier 1925 et 30 mars 1928, modifiées par la loi du 14 avril 1932 et le décret-loi du 8 août 1935.

Ces textes réservent l'importation des hydrocarbures aux personnes qui ont été spécialement autorisées à cet effet. Ils constituent, en quelque sorte, un monopole des importations. L'Etat, en fixant par décret ces contingents d'importation, détermine en même temps la part de marché intérieur que chacun des délégataires de son monopole est habilité à prendre.

En contre-partie de ces avantages, les sociétés autorisées à importer sont tenues à certain nombre de sujétions:

L'autorisation spéciale est un acte relevant de la seule autorité gouvernementale. Elle est limitée dans le temps et renouvelable après préavis. Les contingents qu'elle octroie peuvent, dans certaines proportions, être revisés en cours d'autorisation;

La loi détermine la quantité de produits que l'intéressé doit tenir comme stock de réserve. Elle l'oblige à adresser au ministre de l'industrie et du commerce des déclarations mensuelles indiquant, par quantité et qualité, les stocks existant, leur emplacement et les quantités déclarées pour la consommation.

Enfin les autorisations sont subordonnées à un certain nombre de conditions quant à la nationalité de la société attributive: « Doivent être de nationalité française, le président du conseil d'administration et le directeur général ou le président directeur général, ainsi que la majorité des membres dudit conseil, s'il s'agit d'une société anonyme; les gérants, s'il s'agit d'une société en nom collectif, en commandite ou à responsabilité limitée. »

⁂

Les autorisations spéciales sont délivrées par décret, en application de la loi du 30 mars 1928.

Les décrets d'autorisation ne font pas de discrimination entre les sociétés. Le pouvoir souverain d'appréciation du Gouvernement s'exerce au moment de la délivrance des autorisations, mais, en cours de validité de ces autorisations, la loi impose que tous les titulaires soient traités de la même façon.

Deux dispositions ont été prévues pour l'utilisation de bruts particuliers par les raffineries:

a) Pour les bruts français, l'article 3 (§ *b*) de la loi du 30 mars 1928 prévoit que le décret d'autorisation peut imposer aux titulaires des « obligations d'assurer éventuellement en proportion de ces importations et à la demande de l'Etat l'exécution de contrats d'intérêt national pour l'acquisition de pétrole ou de succédanés soit directement, soit indirectement par participation aux organismes qui seraient constitués à cet effet;

b) Pour la Compagnie française du raffinage, l'article 12 de la convention du 25 juin 1930, ratifiée par la loi du 25 juillet 1931, prévoit « qu'en raison de la participation de la Compagnie française des pétroles dans la Compagnie française de raffinage l'Etat prendra les dispositions nécessaires pour permettre à la Compagnie française de raffinage le traitement par raffinage intégral d'un tonnage de pétrole brut, de ses dérivés et résidus correspondant à 25 p. 100 des déclarations annuelles de produits finis pour la consommation ».

Il existe deux catégories d'autorisations: les autorisations de trois ans pour l'importation de produits finis, et les autorisations de 20 ans pour l'importation de produits bruts.

A. — Importation de produits finis.

Ces autorisations, d'une durée de trois ans (licence A 3), sont délivrées aux importateurs-distributeurs. Elles leur confèrent le droit d'importer à l'étranger ou de sortir des raffineries françaises, puis de livrer à la consommation les produits pour lesquels elles ont été accordées.

En 1938, 20 p. 100 environ du marché provenaient de l'importation directe des importateurs indépendants.

Le développement du raffinage, au cours des dernières années, devait amener un changement radical dans la situation des importateurs-distributeurs.

L'importation de produits finis est aujourd'hui limitée à quelques produits spéciaux (essence d'aviation, lubrifiants spéciaux), si bien que les autorisations d'importation jouent, en fait, le rôle d'autorisations de mise à la consommation. Elles viennent d'être renouvelées par le décret du 15 avril 1953, qui a porté leur durée à six ans.

A mesure que la capacité de nos raffineries s'étend, on constate des accords nombreux entre raffineurs et distributeurs, diminuant la souplesse du marché.

B. — Importation de produits bruts.

Ces autorisations, d'une durée de vingt ans (licence A 20), sont délivrées exclusivement aux raffineurs.

Leurs titulaires peuvent importer, en franchise de droits, le pétrole brut nécessaire à la fabrication de la quantité de produits dérivés portée à leur autorisation.

Lorsqu'un raffineur est en même temps possesseur d'une autorisation d'importation de produits finis (licence A 3), ses droits de distribution se définissent par le tonnage le plus élevé porté sur ses deux autorisations, il y a compensation de droits et non addition.

Les autorisations de raffinage avaient été délivrées le 1er avril 1931 pour vingt ans, à un petit nombre d'entreprises représentant, soit des intérêts purement français, soit des groupes internationaux cherchant un débouché sur le marché français pour leur production de pétrole brut.

Les décrets du 18 octobre 1950 (*Journal officiel* du 25 octobre) ont renouvelé ces autorisations jusqu'au 31 décembre 1964, c'est-à-dire pour une durée de treize années.

Ils en ont également augmenté le montant total, ainsi que la répartition entre les différents titulaires.

Le tableau suivant permet de comparer, pour l'essence, le régime des décrets de 1931 et celui des décrets de 1950:

Tableau comparatif des autorisations de raffinage.

(Après le décret du 18 octobre 1950.)

DÉSIGNATION	ANCIEN TONNAGE		NOUVEAU TONNAGE		AUGMENTATION	POURCENTAGE d'augmentation	PART soumise au façonnage.
		P. 100.		P. 100.			
Groupe à participation américaine.							
Société française des pétroles	356	18,5	420	18,1	64	18	64
Secony Vacuum française	143	7,5	169	7,3	26	18	26
Raffineries de pétrole Gironde	135	7	145	6,2	10	7,4	»
	634	33	734	31,6	100	15,7	80
Groupe à participation anglaise.							
Société générale des huiles, pétrole B. P.	277	14,4	327	14,1	50	18	50
Shell française	263	13,7	310	13,3	47	18	47
	540	28,1	637	27,4	97	18	97
Groupe français.							
Compagnie française de raffinage	396,5	20,6	468	20,2	71,5	18	71,5
Raffineries de pétrole de l'Atlantique	194,5	10,1	295	12,7	100,5	34	
Produits chimiques et raffineries de Berre	158	8,2	187	8,1	29	18,3	29
Total du groupe français	749,0	38,9	950	41	201,0	26,8	100,5
Total général	1.923	100	2.321	100	398	20	287,5

C. — La procédure d'attribution des devises dans le cdare des autorisations d'importation.

Chaque année la D. I. C. A. du ministère de l'industrie et du commerce, établit un plan prévisionnel d'approvisionnement qu'elle transmet à la direction des finances extérieures du ministère des finances. Une fois l'accord intervenu sur ce plan, la D. I. C. A. fait connaître à la chambre syndicale de l'industrie pétrolière, le montant des crédits disponibles en devises.

Cette dernière les répartit entre ses membres, qui dressent leur propre plan d'approvisionnement et le soumettent à l'agrément de la D. I. C. A., qui peut alors délivrer les autorisations nécessaires pour l'obtention des devises. En aucun cas, une autorisation de raffinage ne constitue pour le titulaire un droit d'obtenir des devises dans la monnaie qu'il désire.

II. — NOS RESSOURCES EN PETROLE BRUT: LA COMPAGNIE FRANÇAISE DES PETROLES ET L'I. P. C.

A. — Irak Petroleum Company.

1. — HISTORIQUE

C'est en 1911 que fut constituée la Turkish Petroleum Co, ancêtre de l'I. P. C. Ses concessions s'étendaient aux vilayets de Bagdad, Mossoul et Bassorah. Ses intérêts se répartissaient comme suit:

Banque nationale turque	50 p. 100.
Deutsche Bank	25 —
Royal Dutch-Shell	25 —

UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

En 1914, l'Anglo-Persian rachela la part de la Banque nationale turque.

En 1920, à la suite de l'accord de San Remo, le quart des actions fut transféré à la Compagnie française des pétroles, dont le Gouvernement français était actionnaire pour 35 p. 100. En 1921, les Américains se firent attribuer 25 p. 100 des parts de l'Anglo-Persian. En outre, les quatre compagnies s'unirent pour laisser une part de 5 p. 100 à M. Gulbekian, qui avait facilité les pourparlers avec le gouvernement du sultan.

La structure de la Turkish Petroleum C°, qui, en 1929, devait prendre le nom d'Irak Petroleum C°, était la suivante:

Anglo Persian	23,75	p. 100
Royal Dutch Shell	23,75	—
Near East Development Coop	23,75	—
Compagnie française des pétroles	23,75	—
Gulbekian	5	—

En 1926, un groupe d'intérêts allemands, anglais, italiens et français constitua la British Oil Development Cy pour l'exploitation d'une concession dans la région de Mossoul. En 1938, l'I. P. C. rachela cette concession, sous le nom de Mossoul Petroleum Cy.

Puis, peu de temps avant la guerre, l'I. P. C. acquit du gouvernement iraquien la concession de Bassorah Petroleum, pour l'exploitation de laquelle elle constitua la Bassorah Petroleum Cy. Dans ces deux sociétés, les groupes de l'I. P. C. participent dans les mêmes proportions que dans l'I. P. C. proprement dite. Le groupe français y détient donc une part de 23,75 p. 100.

Enfin, l'I. P. C. acquit deux nouvelles concessions en dehors du territoire iraquien, l'une dans la principauté de Quatar, l'autre à la Trucial Coast. Là également, la Compagnie française participe pour 23,75 p. 100.

Indépendamment des concessions des trois grandes compagnies, il existe en Irak une quatrième compagnie pétrolière: la Khanilin Petroleum Cy, fondée en 1925 par l'A. I. O. C., pour exploiter la concession que cette dernière société avait obtenue dans les « territoires transférés ». A la suite de négociations entre le président du conseil iraquien et les représentants de l'A. I. O. C., cette compagnie a été nationalisée; sa production a été jusqu'à maintenant négligeable (100 à 120.000 tonnes par an).

2. — LES ACCORDS DE 1950-1952

Avant 1950, le gouvernement de Bagdad recevait les royalties suivantes:

I. P. C.: 4 shillings-or par tonne de pétrole brut extraite et utilisée;

Mossoul Petroleum et Basrah Petroleum: 4 shillings-or, plus 20 p. 100 de brut à livrer gratuitement au gouvernement, plus 60.000 £ or pour les quatre premiers millions de tonnes soumis à la redevance et 20.000 £ or par million de tonnes en sus.

A la suite de l'accord d'août 1950, les royalties ont été portées à 6 shillings-or par tonne de brut.

A la fin de 1950 et au début de 1951, deux événements se sont produits, qui ont amené l'I. P. C. à négocier de nouveaux accords avec le gouvernement iraquien. Tout d'abord, la nouvelle convention passée entre la société américaine Aramco et le gouvernement saoudien, qui recevait désormais 50 p. 100 des bénéfices nets de la société. Puis, la décision prise en mars 1951 par le parlement iranien, de nationaliser l'A. I. O. C.

Le 8 mai suivant, des négociations s'ouvraient entre l'I. P. C. et le gouvernement iraquien. Elles ont abouti, le 13 avril 1952, à un accord provisoire, suivi d'un accord définitif, signé le 3 février 1952, à Bagdad.

Aux termes de cet accord, le gouvernement iraquien recevra 50 p. 100 du bénéfice des sociétés de pétrole. Les compagnies s'engagent à ce que la part qui doit ainsi revenir au gouvernement iraquien ne soit pas inférieure à la valeur, calculée d'après les prix en cours, des 25 p. 100 de la production annuelle, en ce qui concerne l'I. P. C. et la Mossoul Petroleum, 33 1/3 p. 100 en ce qui concerne la Basrah Petroleum. Le gouvernement iraquien est libre de disposer à son gré des 12 1/2 p. 100 de ces quantités et de vendre le reste à l'I. P. C. et ses filiales à un cours basé sur les prix mondiaux.

B. — Compagnie française des pétroles.

1. — STATUTS ET CONVENTIONS PASSÉES AVEC L'ETAT

a) Statuts

On distingue des actions A et des actions B; les premières donnent droit à 20 voix à l'assemblée générale; elles sont nominatives, ne peuvent être cédées qu'avec l'accord du conseil d'administration qui, s'il refuse, doit susciter dans les trente jours un cessionnaire, tout en réservant 30 p. 100 de ces actions à l'Etat.

Ces actions ne peuvent être attribuées qu'à l'Etat, à des établissements publics désignés par l'Etat ou à des personnes françaises.

b) Conventions

Conventions du 17 mai 1924 modifiée par avenant du 4 mars 1931 et approuvée par la loi du 23 juillet 1931:

La C. F. P. acquiert 400.000 actions de la Turkish Petroleum.

L'Etat a un droit de priorité sur 80 p. 100 des produits revenant à la C. F. P., du fait de sa participation à l'I. P. C. avec ristourne de 2 p. 100 sur le prix; ce droit ne peut être exercé que pour les besoins de services publics n'ayant pas le caractère d'exploitation commerciale (marine-guerre).

L'Etat a un droit progressif sur les superbénéfices (bénéfices subsistant après prélèvement d'un dividende = 10 p. 100 des capitaux investis par la C. F. P.).

Convention du 25 juin 1930, modifiée par avenant du 4 mars 1931 et approuvée par la loi du 25 juillet 1931:

L'Etat a 35 p. 100 du capital et 40 p. 100 des voix à la C. F. P. S'il perd les 35 p. 100, il perd son droit à un nombre de voix supérieur à sa participation, mais il peut céder tout ou partie de ses droits à un établissement public.

L'Etat est représenté auprès de la C. F. P. par deux commissaires du Gouvernement.

La C. F. P., qui détient 55 p. 100 du capital de la Compagnie française de raffinage, s'engage, à concurrence de 49 p. 100, à ne céder ses actions qu'à l'Etat ou à une personne agréée par lui.

2. — SON ROLE DANS L'I. P. C.

Aux termes de l'accord de San Remo, le siège de l'I. P. C. est fixé à Londres et la monnaie de compte de la société est la livre sterling.

Chaque actionnaire participe au prorata de son capital:

Au passif, par prestation de biens ou services ou de débits en livres;

A l'actif, par enlèvement de part de tonnage et jouissance des bénéfices en livres.

Une clause particulière stipulait que chaque participant s'interdisait la mise en production de nouveaux champs sans l'accord de tous les autres, si ces champs étaient situés à l'intérieur des anciennes frontières de l'empire ottoman (Red Line).

Le fonctionnement de l'I. P. C. se déroula sans heurts jusqu'à la guerre, les problèmes les plus délicats surgissant moins à propos de la production elle-même que des transports (pipeline).

Entre 1949 et 1952, nos enlèvements de brut, exprimés en pourcentage du total de nos importations, s'établissent comme suit:

1949	6,3	p. 100.
1950	11,7	p. 100.
1951	14,1	p. 100.
1952	25	p. 100.

Pendant la guerre, la N. E. D. et l'A. I .O. C. en particulier, s'intéressèrent très vivement à l'Arabie séoudite et au Koweit et mirent en production de nouveaux puits sans l'accord de la C. F. P. Aussitôt après la Libération, l'affaire fut portée devant les tribunaux de Londres. Le jugement:

a) Entérina la mise en exploitation de puits à l'intérieur de la « Red Line » par des sociétés américaines et britanniques;

b) Modifia le fonctionnement de l'I. P. C. de la façon suivante:

Chaque participant continuait à jouir de sa part statutaire de 23,75 p. 100 (basic proportion);

Chaque participant avait un droit de préemption sur les tonnages non enlevés et par ses partenaires, pour ses besoins propres, à un prix préférentiel (over lift).

Il était entendu que ce droit de préemption ferait l'objet de programmes établis suffisamment à l'avance pour assurer une marche industrielle correcte de la société et que les over lift fixés seraient respectés.

Ainsi, la France, par l'intermédiaire de la C. F. P. pouvait se garantir un approvisionnement supérieur à sa part statutaire à un prix qui représentait environ 80 p. 100 du prix mondial.

III. — LA POLITIQUE D'IMPORTATION DU PETROLE BRUT

Il est significatif que ce soit à la suite du rapport de notre éminent collègue M. André Philip, que le Conseil se soit saisi de cette importante question. C'est qu'en fait, la situation de notre balance commerciale n'a fait que s'aggraver depuis la guerre et qu'une partie non négligeable de nos sorties de devises est imputable à nos importations de pétrole brut.

C'est aussi qu'un phénomène nouveau est intervenu dans l'ordre du commerce international: le passage d'une situation de monnaies convertibles à une situation de monnaies inconvertibles.

Or, nos importations de pétrole s'effectuent dans des zones monétaires où notre déséquilibre est le plus sensible: le zone sterling et la zone dollar.

A. — La politique d'approvisionnement.

En vue de réduire le coût de nos approvisionnements en devises, des efforts constants ont été faits qui ont donné des résultats appréciables.

1. — APPROVISIONNEMENT EN PETROLE BRUT

a) DÉVELOPPEMENT DES RESSOURCES DE LA C. F. P.

A la suite du développement de l'exploitation du gisement de Kirkouk rendu possible par la création d'un pipe-line de 75 cm de diamètre, rejoignant la côte méditerranéenne, ainsi que de la mise en exploitation de nouveaux gisements à Qatar et à Bassorah, la production de l'Irak Petroleum a rapidement progressé grâce à l'action de la C. F. P. La part française a été la suivante:

1946	895.000 t.
1947	858.000 t.
1948	614.000 t.
1949	711.000 t.
1950	1.515.000 t.
1951	2.082.000 t.
1952	4.523.000 t.

1953, près de 8 millions de tonnes.

Les dépenses correspondant à la production de ce pétrole brut consistent dans le versement par la Compagnie française des pétroles à l'Irak Petroleum de sa quote-part des frais généraux et des frais d'exploitation.

Ces versements sont effectués en livres et représentent environ 60 p. 100 du prix mondial du pétrole brut reçu.

A cette part, il convient d'ajouter les tonnages prélevés sur l'overlift, qui sont payés à environ 80 p. 100 du prix mondial et qui représentaient en 1951, 115.000 tonnes et, en 1952, 395.000 tonnes.

La Compagnie française des pétroles, désireuse, dans un but de sécurité, de multiplier ses sources d'approvisionnement en pétrole brut a, ou étudié, ou réalisé des prises de participation dans des groupes intéressés à la recherche et à la production dans différents points du globe (Venezuela, Canada, Sahara et, actuellement, étude en ce qui concerne l'Iran).

Cette politique de division des risques, indispensable à toute entreprise de production de pétrole, a été facilitée par les progrès de l'exploitation de l'I. P. C., dont les bénéfices sont réinvestis dans d'autres régions et, en particulier, au Sahara.

C'est ainsi que, par une voie indirecte, la haute rentabilité des investissements au Moyen Orient, permet la mise en valeur avec une efficacité accrue, de nos territoires africains.

b) AVANTAGES OBTENUS POUR L'ACHAT DE PÉTROLE BRUT DES AUTRES SOURCES DE L'I. P. C.

Tous les pétroles bruts achetés aux compagnies étrangères étaient primitivement payés en devises de la nationalité de ces compagnies.

Cette situation a cependant pu être modifiée, aussi bien en ce qui concerne les groupes américains que les groupes anglais.

1° *Les accords franc-pétrole.*

Les compagnies américaines des groupes Caltex, Standard, Socony et Gulf ont, en 1950, passé avec le Gouvernement français des accords selon lesquels les livraisons de pétrole brut faites par ces sociétés sont payables 75 p. 100 en dollars et 25 p. 100 en francs.

Ultérieurement, le pourcentage en dollars a été ramené à 60 p. 100. Les francs dont sont ainsi créditées les compagnies sont utilisables:

A des achats en France destinés aux exploitations de ces compagnies à l'étranger;

A la rémunération du personnel français employé dans leurs exploitations à l'étranger;

A des dépenses exceptionnelles d'investissement dans l'Union française.

Le montant des exportations françaises ainsi réglées dans le cadre de ces accords a été le suivant:

1951	5.820 millions de francs.
1952	8.171 millions de francs.
1953	8.164 millions de francs.

Quant aux investissements, ils ont été très limités. La politique du Gouvernement consiste, en cette matière, à examiner favorablement les demandes d'investissements destinés à développer les forages en Union française. C'est ainsi que la Gulf a été autorisée à utiliser des Francs-Pétrole pour participer aux recherches en Tunisie.

2° *Compensations obtenues pour le pétrole brut en livres.*

En ce qui concerne le pétrole brut acheté aux compagnies anglaises, le payement en est effectué entièrement en livres, mais les traitements à façon (processing) des pétroles bruts confiés aux raffineries françaises et réglés en devises, des achats de produits finis également réglées en devises, ainsi que des achats de matériel réalisés par les groupes anglais, permettent pratiquement de solder l'achat du pétrole brut livres dans des conditions équivalentes à celles obtenues pour le pétrole brut dollars.

Le bilan en devises des opérations des sociétés du groupe sterling a été, en 1953, le suivant (en millions de dollars monnaie de compte):

Dépenses en devises:		
Achat de pétrole brut pour le marché français	94	
Recettes en devises:		
Bénéfice sur processing et vente de produits finis	25	
Apport en devises pour investissements	8	
Ventes en devises de matériel français	7	
Total		40
Pourcentage recupéré sur les dépenses	40 / 94	= 42,5 0/0

Ces résultats, qui doivent être mis à l'actif de nos négociateurs, ont toutefois été facilités, à l'origine, par la fermeture de la raffinerie d'Abadan, qui a réduit dans de notables proportions la capacité de raffinage des sociétés britanniques.

c) PRODUCTION NATIONALE

La production nationale est, en définitive, seule capable d'assurer l'approvisionnement du marché français, sans entraîner de sorties de devises.

Malheureusement, cette production nationale, payable entièrement en francs, est encore faible et représente seulement 3 p. 100 des besoins.

Elle résulte de travaux de forage effectués, soit sur les territoires métropolitains, soit en Afrique du Nord et dans les territoires d'outre-mer.

Les recherches avaient été peu développées avant la guerre et la découverte, en 1939, du gaz naturel de Saint-Marcet, avait été le seul résultat tangible, en dehors de la production réduite de Péchelbronn et de quelques résultats au Maroc.

Par contre, depuis la fin de la guerre, l'effort français dans le domaine de la recherche a été poursuivi sur une plus grande échelle et a permis la découverte du double gisement de Lacq, en 1950 et en 1953.

Parallèlement, une production intéressante a été entreprise en Algérie à Aumale, ainsi qu'au Maroc.

Le total de la production nationale s'élevait, en 1953, à 556.000 tonnes, dont 370.000 pour la métropole.

Ces résultats encore modestes rendent mal compte de l'effort entrepris sous le contrôle du bureau de recherche du pétrole,

UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

par la Compagnie française des pétroles, dont les ressources se sont trouvées augmentées par suite de l'accroissement de la production de l'Irak Petroleum Company et par des sociétés françaises, au sein desquelles les groupes internationaux ont pris parfois des participations substantielles.

Cet effort de recherche se caractérise par une investigation systématique des bassins sédimentaires de la métropole, de l'Afrique du Nord et des territoires outre-mer.

Il faut particulièrement noter les recherches entreprises récemment en Tunisie et au Sahara. A ces recherches, participent la Compagnie française des pétroles et plusieurs groupes internationaux en association avec la Régie autonome des pétroles et des sociétés dont le bureau de recherche du pétrole détient une part importante.

2. — TRANSPORTS MARITIMES DE PRODUITS PETROLIERS

La politique française en matière de transport maritime a eu un double objectif : d'une part, acquérir une flotte de navires-citernes autonome et, d'autre part, parvenir à une économie de devises aussi grande que possible.

Réduite, à la Libération, à 145.000 Tdw, cette flotte comprenait, au 1er janvier 1950, 52 navires, soit, au total, 788.326 Tdw, et, au 1er janvier 1951, 78 navires représentant 1.211.112 Tdw.

Entre ces deux dernières dates, le tonnage transporté sous pavillon français est passé de 43 à 60 p. 100. Le tableau suivant retrace l'évolution des dépenses en devises et l'accroissement des tonnages transportés sous pavillon français.

Répartition en devises et francs.

ANNÉES	IMPORTATIONS de brut pour Union française	FRET ÉVALUÉ en francs m. d. c.	DEVISES francs m. d. c.	FRANCS effectifs.
	Tonnes.			
1950...	13.436.000	31.413.074.096	19.565.652.911 56,86 p. 100.	14.847.421.185 43,14 p. 100.
1951...	16.315.000	38.989.760.351	30.841.227.087 52,35 p. 100.	28.068.483.264 47,65 p. 100.
1952...	18.118.000	63.131.308.305	30.443.556.125 48,22 p. 100.	32.687.752.380 51,78 p. 100.

3. — RAFFINAGE DE PÉTROLE BRUT EN FRANCE

Les résultats de la politique pétrolière française inaugurée par la loi du 30 mars 1928, ont été les suivants :

La France possédait, en 1938, 15 raffineries d'une capacité totale de traitement de 8.127.000 tonnes de brut permettant d'obtenir environ 80 p. 100 des produits nécessaires à la consommation.

Ces raffineries, gravement endommagées au cours des hostilités, avaient leur capacité réduite à 1.500.000 tonnes par an à la Libération (contre 8.170.000 tonnes en 1938).

Il fallut, pendant quelques années, recourir largement à l'importation de produits finis.

Cette situation changea cependant rapidement, à mesure que se développait la capacité de raffinage.

L'effort de reconstruction et de modernisation a permis de rétablir et de dépasser la capacité d'avant-guerre ; elle était de 25 millions de tonnes au 1er juillet 1953.

Cette politique permet :

1° De satisfaire les besoins de la métropole, de l'Afrique du Nord et des territoires d'outre-mer (14.570.000 en 1952) ;

2° De traiter des pétroles bruts, pour le compte de l'étranger (2.700.000 tonnes en 1952) opération qui a procuré, au cours des dernières années, d'importants gains en devises.

ANNÉES	EN LIVRES (y compris valorisation de fuel fourni en pavement).	EN FRANCS
1950	1.105.000	36.175.000
1951	1.839.000	403.900.000
1952	3.016.000	882.231.000
1953	3.400.000	900.000.000

3° De réaliser des exportations de produits finis (2.680.000 tonnes en 1952), également génératrices d'importants gains en devises.

ANNÉES	EN LIVRES	EN MONNAIES U. E. P.
		(Francs.)
1950	6.356.000	8.291.000.000
1951	15.310.000	7.517.000.000
1952	22.865.000	5.027.000.000
1953 (prévisions).....	23.000.000	6.000.000.000

4. — RÉSULTATS D'ENSEMBLE

Il apparaît que l'ensemble de cette politique a donné des résultats appréciables.

Tout en assurant la sécurité de nos approvisionnements, elle a permis d'en réduire considérablement le coût en devises, qu'on peut, en effet, évaluer approximativement à 35 p. 100 de la dépense totale, compte non tenu, il est vrai, des opérations en devises de la C. F. P.

Ce pourcentage s'applique à l'ensemble des raffineurs, mais il apparaît intéressant d'examiner les résultats obtenus par chaque groupe, tels qu'ils figurent dans le tableau suivant, correspondant à l'année 1952 :

	DÉPENSES en devises. (D)	RÉCUPÉRATION de devises. (R)	VALORISATION des produits finis (V)	POURCENTAGE (D—R) / V
	(En milliers de dollars m. d. c.)			
Groupe « sterling » (S. G. H. P. — Shell-Berre)	148.553	74.347	205.595	36,1
Groupe « dollars » (Standard — R. P. G. — Socony).....	78.096	20.112	147.120	39,4
Groupe français (C. F. R. — R. F. P. A. + bilan des opérations extérieures de la C. F. P.)....	91.865	34.240	189.008	30,5
Total	318.554	128.699	541.723	35

B. — **Les observations qu'appelle cette politique** (1).

La situation actuelle de la production de pétrole brut dans l'Union française ne permet, pour le moment, de couvrir qu'une part insignifiante de nos besoins. Or, cette production est actuellement la seule possibilité pour la France d'obtenir du pétrole brut sans dépenser de devises. Si la mise en exploitation de gisements dans l'Union française apparaît comme la meilleure façon pour l'avenir d'assurer nos approvisionnements, tant du point de vue de la sécurité que celui de l'économie de devises, on ne peut, dans l'immédiat, rechercher un allégement de nos charges en devises qu'en développant nos courants commerciaux et financiers avec les pays producteurs de pétrole.

1. — LES ÉCHANGES COMMERCIAUX AVEC LES PAYS PRODUCTEURS DE PÉTROLE

Il est frappant de constater qu'à l'exception du Venezuela, notre balance commerciale avec nos fournisseurs de pétrole se traduit par un lourd déficit (onze premiers mois 1953) :

	IMPORTATION de produits pétroliers	EXPORTATION (totale).
	(En milliers de francs.)	
Arabie séoudite.....	23.783.519	1.907.157
Koweit	54.262.480	478.842
Irak	62.541.243	1.945.002

(1) Certains membres du conseil, considérant qu'une information suffisante n'a pu être obtenue sur la structure de l'industrie pétrolière en France, souhaitent que le rapport de la Federal Trade Commission et le rapport parlementaire suédois sur l'organisation mondiale de l'industrie du pétrole soient étudiés ultérieurement par le Conseil économique.

Il convient d'attirer l'attention des pouvoirs publics sur la gravité d'une situation qui est imputable vraisemblablement en grande partie à la disparité qui existe entre nos prix et ceux de nos concurrents anglais ou américains, mais qui ne saurait durablement se prolonger sans mettre en péril notre monnaie.

2. — LA BALANCE DES FRETS

On a constaté avec plaisir les résultats brillants obtenus par notre armement depuis la fin de la guerre. Malheureusement, il n'est pas certain qu'ils puissent se prolonger à la même cadence.

L'utilisation de pétroliers sous pavillon français est, en effet, limitée par la cherté de la construction et l'importance des frais d'exploitation. La loi d'aide à la marine marchande pallie en grande partie l'obstacle résultant du coût élevé de la construction dans les chantiers français.

Par ailleurs, des déclarations faites devant le Conseil économique par les représentants des armateurs, il résulte que ceux-ci cherchent à obtenir des pouvoirs publics une aide leur permettant de résorber une partie des charges d'exploitation. Du point de vue de l'économie des devises, qui nous préoccupe ici, il n'est pas douteux qu'une telle mesure aurait des incidences heureuses. Mais il n'appartient pas à votre rapporteur d'en retenir le principe; tout au plus, peut-il attirer l'attention du Conseil sur l'intérêt que présenterait une telle étude.

3. — LES EXPORTATIONS DE PRODUITS FINIS ET LES TRAITEMENTS A FAÇON

La reconstitution de nos raffineries détruites pendant la guerre et le développement de leur capacité de production, constituent une indéniable réussite, qu'il convient de mettre à l'actif de l'industrie pétrolière et de la politique suivie par la direction des carburants.

Nos exportations de produits finis ont, jusqu'ici, bénéficié de l'avance de notre reconstruction et de la fermeture de la raffinerie d'Abadan. On peut se demander ce que sera la situation de ces exportations dans les prochaines années, notamment lorsque cette raffinerie sera de nouveau en fonctionnement.

Qu'on ne voie point là une critique de la politique de raffinage suivie depuis la Libération. Le Conseil l'approuve sans réserve. Il entend seulement ainsi appeler l'attention sur les difficultés qu'est susceptible de rencontrer, dans les prochaines années, le placement de nos produits raffinés et sur l'inconvénient qu'il y aurait à surestimer les rentrées de devises qu'on peut en attendre.

Pour les mêmes raisons, on ne saurait attendre du développement du processing, un accroissement substantiel de nos rentrées en devises.

D'après les évaluations couramment admises, l'ensemble du processing, des exportations de produits finis, des ventes de matériel français et des apports en devises pour investissements obtenus des sociétés britanniques, nous procurent des ressources en livres qui, *grosso modo*, ramènent le coût en devises de nos approvisionnements en brut dans la zone sterling, à 60 p. 100 du prix mondial (voir page .....).

Certains commissaires ont formulé à ce sujet les réserves suivantes:

1° L'évaluation des avantages en devises obtenus des sociétés de la zone sterling est contestable. Il est malaisé, en effet, de faire le départ entre les exportations françaises qui sont la conséquence de nos achats de pétrole et celles qui, de toute façon, auraient été effectuées. Aussi, le calcul présenté plus haut pécherait-il par un excès d'optimisme;

2° Ces avantages sont précaires et peuvent nous être retirés à tout moment. L'augmentation de la capacité de raffinage de la Grande-Bretagne et la réouverture d'Abadan sont d'ailleurs susceptibles d'amener leur revision.

4. — LE DEVELOPPEMENT DE LA PRODUCTION DE L'I. P. C. ET LA POLITIQUE COMMERCIALE DE LA C. F. P.

D'après les plans de l'I. P. C., en 1957, sa production sera de l'ordre de 48 millions de tonnes et la part de la C. F. P. de l'ordre de 11 millions. Un tel accroissement de la production est-il souhaitable ?

Certains membres du Conseil économique, et plus particulièrement M. Byé, qui s'est livré à ce sujet à une étude très détaillée (1), ne le croient tel qu'à la condition que la part de cette production qui nous revient puisse trouver sa place sur le marché français, ou fasse l'objet d'une valorisation convenable en devises sur les marchés extérieurs.

(1) On trouvera cette étude en annexe.

En réalité, le marché métropolitain se divise en deux parties sensiblement égales. L'une est constituée par les sociétés de droit français, au sein desquelles les groupes internationaux ont une position majoritaire. Ces sociétés sont ravitaillées en brut par leurs groupes. L'autre moitié du marché est détenue par des groupes français ravitaillés en majeure partie par la C. F. P. Or, ce débouché ne suffit pas pour permettre l'accroissement de la part française de l'I. P. C.

Le solde de cette part est, soit raffiné et vendu à l'étranger ou dans les T. O. M., soit vendu en l'état à l'étranger.

a) Les tonnages de brut revendus en l'état.

En 1952, le bilan des opérations effectuées par la C. F. P. se décompose comme suit:

Achat de pétrole brut:

Part française I. P. C.	4.523.000 T.
Achats aux partenaires	395.000
	4.918.000 T.

Utilisation de ce tonnage:

Vente C. F. R.	4.023.000 T.
Vente R. F. P. A.	226.000
	4.249.000 T.

Solde disponible:

4.918.000 — 4.249.000 = 669.000 T.

Utilisation et valorisation de ces 669.000 tonnes de pétrole brut:

L'utilisation de ce tonnage se décompose de la manière suivante:

Brut vendu en l'état à l'étranger	161.000
Brut traité pour ventes de produits finis à l'étranger	298.500
Brut traité pour fournitures à A. F. N. et T. O. M.	209.000

En 1953, le tonnage de brut vendu à l'étranger s'est élevé à 1.163.000 tonnes. Le placement de ce pétrole brut sur les marchés étrangers s'effectue dans des conditions très inégales qui varient dans le temps et avec les marchés. Alors qu'en 1952, le prix moyen de la tonne revendue s'établissait à 16,98 dollars (prix mondial: 18 dollars) il s'élevait en 1953 à 17,56 dollars (prix mondial: 18,1 dollars). De même, tandis que la C. F. P. effectue des transactions au cours mondial en Europe occidentale, elle aborde le marché américain dans des conditions de concurrence très dure. Certains commissaires se sont inquiétés de l'importance prise par ces ventes de pétrole brut au cours de l'année 1953 et ont manifesté la crainte qu'avec le développement de l'activité de la C. F. P., cette situation ne s'aggrave.

Cette opération est-elle bénéficiaire en devises ?

D'après des calculs examinés par le Conseil économique et relatifs aux opérations de revente de brut effectuées en 1952, le bilan apparaît cependant intéressant.

Voici le détail de ces calculs:

Rentabilité en devises des ventes de brut C. F. P. effectuées en 1952.

1° 161.000 tonnes de brut C. F. P. ont été revendues en 1952 au prix moyen en devises de 16,98 dollars par tonne (prix F. O. B. Méditerranée orientale);

2° Le prix du pétrole brut acheté en remplacement peut être évalué comme suit, sur la base moyenne des achats réalisés en 1952.

Les 161.000 tonnes du brut C. F. P. ont été remplacées par:

80.500 tonnes de bruts dollars dont:

	Devises.	Francs.
Moitié provenant du golfe Persique à 13 dollars (70-30)	9,1	3,9
Plus transport golfe Persique Méditerranée orientale 5 dollars (60-40)	3	2
	12,1	5,9
Moitié venant de Méditerranée orientale à 18 dollars (70-30)	12,6	5,4
Soit en moyenne	12,35	5,65

80.500 tonnes de brut £:

Venant du golfe Persique à 13 dollars (70-30)	9,1	3,9
Plus transport golfe Persique Méditerranée orientale 5 dollars (60-40)	3	2
	12,1	5,9
Prix moyen d'ensemble de la tonne de remplacement (F. O. B. Méditerranée orientale)	12,22	5,78

UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

En fin de compte, nous avons dépensé 10,8 dollars par tonne de pétrole brut (soit 60 p. 100 du prix mondial) ou 14,4 dollars m. de c. par tonne (soit 80 p. 100 du prix mondial), suivant que l'on considère que ce tonnage est pris sur la part monégasque C. F. P. ou sur les rachats overlift et nous nous sommes procurés par tonne de pétrole brut 16,98 — 12,22 = 4,76 dollars qui nous sont revenus en francs à 5,78 dollars; le dollar obtenu nous a donc coûté:

$$250 \times \frac{5,78}{4,76} = 425 \text{ francs.}$$

Le même calcul détaillé effectué pour 1953 fait ressortir une dépense de 10,80 dollars par tonne de pétrole brut, soit 60 p. 100 du prix mondial et une rentrée — par tonne de pétrole brut — de 6,70 dollars m. de c. qui nous sont revenus à 377 francs.

Ce cours est nettement inférieur au cours du dollar obtenu grâce aux exportations de matériel et de produits de consommation qui font l'objet de mesures « d'aide à l'exportation ».

Ce mode de calcul et les conclusions auxquelles il aboutit ont fait l'objet de vives critiques de la part de M. Byé.

M. Byé fait, en particulier, observer:

1° Qu'il est arbitraire de calculer le coût de remplacement du tonnage revendu à partir d'approvisionnements effectués moitié dans la zone livre, moitié dans la zone dollar;

2° Qu'il n'est pas exclu de penser qu'une partie de ce tonnage a été prélevée sur l'*overlift*, c'est-à-dire rachetée à 80 p. 100 du prix mondial et que, dans ces conditions, le dollar obtenu ne reviendrait pas à 425 francs, mais à environ 500 francs;

3° Qu'à supposer le calcul valable, le prix de 425 francs pour un dollar est prohibitif quand il est le résultat non pas de la vente de produits français, mais de produits iraquiens;

4° Que le prix de vente retenu est un prix moyen et qu'il convient de distinguer entre les ventes qui sont faites en Europe au prix mondial et celles qui sont réalisées aux U. S. A. au-dessous du prix mondial.

Le Conseil économique, par contre, est unanime pour considérer qu'il convient de substituer, dans toute la mesure du possible, l'exportation de produits raffinés à celle de produits bruts. Une telle politique suppose qu'un effort d'équipement soit réalisé dans les raffineries qui traitent le pétrole brut de la C. F. P.

Tout en admettant que le bénéfice retiré de nos exportations de brut sur les U. S. A. puisse être contesté, elle estime, dans sa majorité, que cette politique n'est pas critiquable, car elle peut porter des fruits ultérieurement. Il n'est pas inutile, en effet, au moment où nos ressources de brut s'accroissent, de leur assurer, pour l'avenir, des débouchés, même au prix de quelques sacrifices dans le présent.

b) Possibilités d'utilisation sous forme de produits finis du pétrole brut de la C. F. P. actuellement vendu en l'état

La question se pose néanmoins d'accroître les débouchés de produits finis obtenus à partir du pétrole brut de la C. F. P.

Il apparaît que c'est le marché métropolitain qui offrirait le maximum de garanties pour l'utilisation de ces produits finis, car leur valorisation n'y dépendrait pas des incidences de la concurrence mondiale.

D'autre part, l'écoulement sur le marché métropolitain d'une part accrue de produits finis provenant du pétrole brut de la C. F. P. pourrait être obtenu par des mesures prises en application des dispositions légales actuellement en vigueur. Plusieurs commissaires ont estimé que ce résultat pouvait être atteint suivant deux modalités:

1° Faire jouer l'article 3 de la loi du 30 mars 1928, qui prescrit que le décret d'autorisation peut imposer aux titulaires des « obligations d'assurer essentiellement, en proportion de ces importations et à la demande de l'Etat, l'exécution de contrats d'intérêt national par l'acquisition de pétrole... ». Et l'article 8 du décret du 18 octobre 1950, qui reprend cette disposition;

2° Modifier, dans le cadre du plan d'approvisionnement, le montant des licences accordées en devises. Ainsi, les sociétés étrangères auront-elles le choix entre l'achat de pétrole C. F. P. et le payement, effectué dans une plus grande proportion en francs, de brut dollar ou sterling.

La majorité du Conseil estime cependant que cette solution risquerait de remettre en discussion les différents avantages (accords francs-pétrole, processing, développement de la production de l'I. P. C.) obtenus des groupes internationaux qui assurent une part importante de notre ravitaillement et dont certains sont les partenaires de la C. F. P. dans l'I. P. C.

Elle considère que les ventes de produits finis provenant du traitement du pétrole brut de la C. F. P. qui ne pourraient être utilisés sur le marché métropolitain doivent être développées en Afrique du Nord, dans nos territoires d'outre-mer ainsi qu'à l'étranger. Toutefois, si cette solution ne permettait pas d'obtenir une valorisation satisfaisante en devises de nos disponibilités en pétrole brut, le Gouvernement aurait à utiliser toutes les circonstances favorables en vue de mettre en application les textes précités.

c) La politique d'expansion de la C. F. P.

La C. F. P. est associée, au sein de l'I. P. C., à des groupes internationaux qui contrôlent, par ailleurs, une part très importante de la production, du raffinage et de la distribution du pétrole dans le monde. Quoi qu'elle ait pu obtenir de ses partenaires des accroissements très importants de la production de l'I. P. C., sa position minoritaire dans cette société ne lui permet pas d'orienter à son gré la politique de production de celle-ci.

La sécurité de nos approvisionnements serait incontestablement améliorée si la France possédait des participations dans des groupes producteurs répartis en différents points du monde.

C'est pourquoi la majorité du Conseil considère avec faveur l'effort tenté actuellement par la C. F. P. ou tout autre groupe d'intérêts français, en particulier pour prendre des participations dans des groupes internationaux établis dans des régions productrices de pétrole brut.

Elle les subordonne cependant à trois conditions:

Qu'elles allègent la charge en devises du pétrole importé;

Qu'elles améliorent la sécurité de notre approvisionnement;

Qu'elles renforcent la position de la France dans les négociations internationales concernant le pétrole.

IV. — DÉFINITION D'UNE POLITIQUE D'AVENIR

Toute notre politique, en matière d'importation de pétrole brut, doit obéir à deux ordres de considérations. Les premières tiennent à la sécurité de notre approvisionnement, les secondes à leur coût en devises, qu'il convient d'alléger le plus possible.

1° Il n'existe qu'un seul pétrole brut entièrement payable en francs, c'est celui que la France peut produire dans la métropole et les territoires d'outre-mer. C'est, au surplus, la seule source d'approvisionnement dont la sécurité puisse être considérée comme totale. Enfin les produits raffinés à partir de ce brut échappent au contingentement du marché. Il convient donc d'intensifier au maximum la recherche du pétrole dans l'Union française;

2° Tant que la France ne possède pas une véritable autonomie pour ses approvisionnements, elle doit s'efforcer:

D'une part, d'alléger la charge en devises que représentent nos importations de brut.

D'autre part, de diversifier nos sources d'approvisionnements, afin de garantir leur sécurité.

Deux catégories de solutions sont possibles, auxquelles il convient de recourir simultanément. Les premières dépendent de négociations avec les pays ou les sociétés producteurs de pétrole, les secondes ne dépendent que de la France. Elles sont conditionnées principalement par le développement de nos exportations.

A. — Négociations internationales.

a) Actuellement, le pétrole provenant de la part française de l'I. P. C. revient à 60 p. 100 du prix mondial, mais en devises, c'est celui dont la régularité de l'approvisionnement est la mieux assurée. Bien que l'I. P. C. se soit engagée vis-à-vis du gouvernement iraquien à développer sa production, la réalisation du plan d'extension de la production reste conditionnée par l'accord des 4 associés. Si cet accord venait à faire défaut, le développement de l'I. P. C. se trouverait menacé. Il est donc essentiel que la C. F. P. veille à ce que l'effort de production ne se ralentisse point et poursuive des négociations étroites avec ses partenaires pour obtenir un accroissement de sa part.

b) Les conditions obtenues des groupes internationaux qui nous fournissent du pétrole brut ont permis de réaliser une économie de devises appréciable. Pour intéressants qu'ils soient, il serait souhaitable, au regard de notre déficit commercial, que ces résultats soient encore améliorés. Le marché international du pétrole évolue vite, et se caractérise aujourd'hui par un excédent de l'offre par rapport à la demande. Il n'est donc pas exclu qu'à la faveur de cette nouvelle conjoncture, le Gouvernement français puisse dans des négociations ultérieures, obtenir des conditions de règlement plus avantageuses que celles que lui font aujourd'hui les sociétés américaines ou britanniques.

Par ailleurs, les achats à d'autres fournisseurs ne doivent pas être négligés, mais à la condition, non seulement qu'ils présentent des avantages du point de vue devises par rapport à nos approvisionnements actuels, mais aussi qu'ils offrent des garanties de sécurité au moins équivalentes. C'est en diversifiant ses achats que la France peut obtenir les meilleures conditions de payement.

De telles négociations doivent être menées avec le double souci, d'une part, de renforcer la position de notre pays dans les négociations internationales ultérieures, d'autre part, d'obtenir une diminution appréciable du coût en devises du pétrole importé.

c) La situation de producteur, même dans un consortium où l'on se trouve minoritaire, étant toujours plus avantageuses que la position d'acheteur, on doit envisager favorablement tous les efforts qui sont faits par les groupes français (C. F. P. ou R. F. P. A.), en vue d'obtenir des participations dans les diverses régions productrices du monde. Ce faisant, la France garantit mieux la sécurité de ses approvisionnements. Dans ces négociations, l'objectif à atteindre est d'obtenir, dans toute la mesure du possible, du pétrole brut au prix de revient avec des modalités de règlement comportant une part réglable en francs aussi importante que possible.

B. — Le développement des exportations françaises.

a) La réduction du déséquilibre de nos balances avec les pays producteurs de pétrole ne peut être obtenue que:

Par un effort de prospection et d'exportation portant principalement sur les biens d'équipement;

Par l'obtention d'achats plus importants de matériel français de la part des groupes qui nous ravitaillent.

b) Parallèlement, les raffineries traitant le pétrole brut de la C. F. P. devront s'efforcer de développer leurs débouchés en Afrique du Nord, dans les territoires d'outre-mer ainsi qu'à l'étranger, de façon à exporter sous forme de produits finis l'excédent de nos disponibilités en pétrole brut qui ne pourrait être utilisé sur le marché intérieur. Elles devront adapter à ce développement leur capacité de production.

De même, il conviendra de mettre en œuvre tous les moyens susceptibles d'accroître, d'une façon générale, nos exportations de produits raffinés, notamment celles des produits obtenus par le traitement du pétrole brut de la C. F. P.

c) Enfin une économie de devises substantielle peut être obtenue par le développement de notre flotte pétrolière. Des mesures doivent être prises pour assurer l'équilibre de son exploitation.

C'est compte tenu de ces considérations que le Conseil économique a adopté, par 87 voix contre 57 et 4 abstentions, la résolution suivante.

2° Résolution formulée par le Conseil économique au cours de sa séance du 26 mars 1954.

Le Conseil économique,

Vu sa décision en date du 10 juin 1953, par laquelle il s'est saisi d'une proposition de résolution présentée par M. Richard, au nom du groupe des travailleurs C. G. T.-F. O., relative aux conditions d'utilisation de nos ressources en pétrole brut;

Après avoir entendu le rapport présenté, au nom de sa commission commune chargée de l'étude de l'utilisation de nos ressources en pétrole brut, par M. Roger Millot;

Après avoir repoussé un contre-projet de résolution présenté par MM. Byé et Richard (1);

a) Considérant qu'une information satisfaisante n'a pu être obtenue sur diverses questions posées concernant notamment les exportations de brut, les investissements de la C. F. P. et, plus généralement, la structure de l'industrie pétrolière française, sur laquelle divers documents officiels étrangers ont apporté des affirmations dont la commission n'a pas été en mesure de vérifier le bien-fondé, le Conseil économique souhaite que les études nécessaires soient poursuivies (2);

b) Considérant que le problème de la concurrence fuel-charbon fera l'objet d'une étude ultérieure;

c) Considérant que la production de pétrole brut dans la métropole, l'Afrique du Nord et les territoires d'outre-mer est actuellement la seule possibilité pour la France d'assurer la sécurité de ses approvisionnements en produits pétroliers et d'obtenir, sans dépenser de devises, du pétrole brut, dont le traitement pourra être entièrement réalisé par les raffineries françaises;

Que cette production ne couvre, pour le moment, qu'une part très faible de nos besoins;

d) Considérant que la part française de la production de l'Irak Petroleum Company (I. P. C.) ne représente qu'une partie de nos besoins en pétrole brut et que le pétrole provenant de cette part nous revient à 60 p. 100 environ du prix mondial, mais en devises étrangères;

Qu'il nous est possible d'acheter certains tonnages supplémentaires, mais limités, revenant à 80 p. 100 environ du prix mondial, mais en devises étrangères;

e) Considérant que la Compagnie française des pétroles (C. F. P.) est associée au sein de l'I. P. C. à des groupes internationaux qui contrôlent, par ailleurs, une part très importante de la production, du raffinage et de la distribution du pétrole dans le monde et que, bien qu'elle ait pu obtenir de ses partenaires un accroissement considérable de la production de l'I. P. C., sa position minoritaire dans cette société ne lui permet pas d'orienter, à son gré, la politique de production de celle-ci;

f) Considérant que notre approvisionnement reste donc actuellement tributaire de l'importation de pétrole brut qui nous est vendu par les groupes producteurs internationaux;

Qu'aux termes des accords passés, le pétrole brut de la zone dollar est vendu avec des modalités de règlement diminuant nos dépenses en devises (environ 60 p. 100 en dollars, 40 p. 100 en francs);

Que les compensations obtenues jusqu'à maintenant pour le pétrole de la zone sterling, soit sous forme de processing, soit sous forme d'achats de matériel ou de produits finis, nous procurent indirectement des avantages de règlement en devises, dont il est malaisé d'évaluer le montant (1);

g) Considérant que la moitié environ du marché métropolitain français est ravitaillé à partir des raffineries appartenant à des sociétés de droit français, au sein desquelles les groupes internationaux ont une position majoritaire et dont ils assurent le ravitaillement;

Qu'ils apportent leur concours aux recherches actuellement entreprises dans la métropole, l'Afrique du Nord et les territoires d'outre-mer pour trouver du pétrole payable en francs, par des participations prises au sein de sociétés de droit français auxquelles sont accordés des permis de recherches comportant des cahiers des charges dont l'exécution est contrôlée par l'administration et le bureau de recherche du pétrole;

h) Considérant que l'autre moitié du marché métropolitain français est détenue par les groupes français ravitaillés par la C. F. P., mais que ce débouché ne suffit pas complètement à permettre l'écoulement de la part française de l'I. P. C.;

i) Considérant que le solde de cette part a été revendu sur le marché mondial sous la forme soit de pétrole brut, soit de produits finis;

j) Considérant que les tonnages revendus sous forme de pétrole brut (161.000 tonnes en 1952, 1.163.000 tonnes en 1953) l'ont été dans des conditions de concurrence très dures;

Mais que, compte tenu des achats de remplacement de pétrole brut, l'ensemble de ces reventes — dont certaines ont été effectuées à un taux insuffisant — a procuré des devises à un taux intéressant, d'ailleurs nettement amélioré en 1953, par rapport à 1952;

k) Considérant que les tonnages revendus sous forme de produits finis procurent de substantielles recettes en devises;

l) Considérant que la revente du pétrole brut provenant de la fraction de la part française — non écoulée sur le marché français — est moins intéressante que les exportations de produits finis (essence, gas oil, fuel oil, huile de graissage, etc.) obtenus par traitements de ce pétrole brut dans nos raffineries;

Que l'utilisation de ce reliquat de pétrole brut, pour les besoins du marché français, offrirait plus de garantie que la revente à l'étranger des produits finis qu'il permettrait d'obtenir, puisque sa valorisation ne dépendrait plus des conditions de concurrence du marché mondial des produits finis;

m) Considérant que l'utilisation de ce reliquat de pétrole brut de la part française pour les besoins du marché français peut être obtenue, de toute façon, par des mesures prises en

(1) Ce contre-projet a été rejeté au scrutin public par 87 voix contre 61 (on trouvera le texte de ce contre-projet et le résultat du scrutin en annexe, n° 1).

(2) Ce considérant résulte d'un amendement présenté par MM. Byé (groupe de la pensée française) et Richard (groupe des travailleurs C. G. T.-F. O.) et accepté par le rapporteur.

(1) Le membre de phrase: « dont il est malaisé d'évaluer le montant », résulte d'un amendement présenté par M. Mallerre (groupe des travailleurs C. G. C.) et accepté par le rapporteur. Il se substitue à l'adjectif « comparables ».

UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

application des dispositions légales actuellement en vigueur (loi de 1928 et décrets de 1950, réglementation en matière d'attribution de devises) (1) ;

n) Considérant que la participation de la C. F. P. au sein de l'I. P. C., où elle a pour partenaires plusieurs des grands groupes mondiaux producteurs et la participation prise par ces groupes dans le raffinage français, assurent à nos approvisionnements une certaine sécurité (2) ;

Que celle-ci serait incontestablement améliorée si la France était elle-même productrice sur le sol de l'Union française ou, à défaut, si elle participait, dans des conditions plus satisfaisantes, à des productions dans différents points du monde (3) (4) ;

o) Considérant que l'opportunité de prendre des participations au sein des groupes internationaux établis dans les régions productrices de pétrole brut doit être examinée en fonction :

De leur rentabilité en devises ;

Du fait qu'elles sont susceptibles de nous procurer du pétrole brut au prix de la production ;

De l'amélioration de la sécurité de nos approvisionnements ;

Du renforcement de la position de la France dans les négociations internationales concernant le pétrole (5) ;

p) Considérant que des importations considérables de pétrole brut constituent un élément essentiel du déficit de notre balance des comptes (6) ;

q) Considérant que les exportations de produits finis obtenus dans les raffineries installées sur le sol français, en excédent de nos besoins constituent une opération avantageuse génératrice de devises ;

r) Considérant que les transports maritimes de produits pétroliers effectués sur navires français et qui couvrent actuellement 60 p. 100 de nos besoins permettent d'importantes économies de devises ;

s) Considérant que les achats de matériel et d'équipement français par les groupes qui nous ravitaillent présentent une nette insuffisance, malgré certains résultats déjà obtenus dans ce domaine ;

Que, sur une plus large échelle, il importe de rechercher les moyens de développer auprès des gouvernements des pays producteurs de pétrole brut les ventes de biens d'équipement et de produits de consommation,

Qu'il convient, en particulier, de passer des contrats à long terme tant avec les consortiums auxquels participent les capitaux français qu'avec les sociétés étrangères et les gouvernements étrangers en vue de diversifier nos sources de production et de rechercher les conditions les plus favorables à l'économie française (1).

Émet la résolution (2) :

Toute notre politique doit tendre vers un approvisionnement en produits pétroliers qui soit le moins onéreux possible en devises pour la France.

Pour atteindre ce but, il est indispensable, dans le cadre d'une politique générale de l'énergie et sous réserve d'un développement harmonieux des différentes sources d'énergie — développement qui comporte tout à la fois des aspects économiques, financiers et sociaux — de prendre les dispositions suivantes qui devraient être développées *simultanément* et sur lesquelles l'attention du Gouvernement est particulièrement attirée :

1° Intensifier au maximum — sous le contrôle de l'administration et du bureau de recherche du pétrole — la recherche du pétrole dans la métropole, l'Afrique du Nord et les territoires d'outre-mer, qui est seule capable de nous procurer du pétrole brut ne nécessitant aucune sortie de devises et susceptible d'être entièrement traité dans les raffineries françaises ;

2° Poursuivre l'action de la C. F. P. au sein de l'I. P. C. pour obtenir un accroissement de la production de cette dernière et par voie de conséquence celui de la part française ;

3° Examiner l'opportunité de nouvelles participations dans les diverses régions productrices mondiales en fonction des trois considérations suivantes :

Possibilités de se procurer du pétrole brut dans les meilleures conditions du point de vue des devises ;

Augmenter la sécurité de nos approvisionnements ;

Renforcer la position de la France dans les négociations internationales concernant le pétrole ;

4° Poursuivre les négociations concernant nos approvisionnements en pétrole brut, en vue d'améliorer les conditions de règlement, grâce à des facilités accrues de payements en francs et à la passation de commandes importantes payables en devises à l'industrie et à l'agriculture françaises (3) ;

5° Développer en Afrique du Nord, dans les territoires d'outre-mer ainsi qu'à l'étranger les ventes de produits finis provenant du traitement de l'excédent de nos disponibilités en pétrole brut qui ne pourrait être utilisé pour la satisfaction des besoins métropolitains ;

Adopter en quantité et en qualité la production des raffineries effectuant le traitement de ce pétrole brut pour leur permettre de satisfaire ces débouchés supplémentaires, en dehors du marché métropolitain (4) ;

6° Etudier la possibilité de limiter nos importations de pétrole brut par une politique rationnelle de cracking (5) ;

7° Développer les exportations de produits finis en provenance des raffineries installées sur notre sol et notamment de ceux provenant du traitement de nos disponibilités en pétrole brut ;

8° Au cas où l'ensemble des mesures préconisées ci-dessus ne permettraient pas d'obtenir une valorisation satisfaisante en devises de nos disponibilités en pétrole brut, le Gouvernement aurait à utiliser toutes circonstances favorables en vue

---

(1) Un amendement présenté par MM. Byé (groupe de la pensée française) et Richard (groupe des travailleurs C. G. T.-F. O.) et tendant à compléter le considérant M, par le texte suivant :

« Que la situation du marché pétrolier mondial n'a jamais, depuis longtemps, mis nos négociateurs dans une situation aussi favorable ;

« Que la simple prolongation d'une politique qui a donné dans le passé de bons résultats, a cessé d'être aujourd'hui souhaitable, en raison du niveau atteint par la production irakienne, peu susceptible à courte échéance de modifications importantes, ainsi que du développement du raffinage mondial susceptible d'être encore accru par la réouverture d'Abadan ;

« Que, par contre, il importe d'urgence, de réduire, par l'accroissement de nos exportations industrielles et agricoles, notre déficit extérieur »,

a été rejeté au scrutin public par 87 voix contre 60 (voir résultat du scrutin n° 4 en annexe).

(2) Un amendement présenté par M. Duret au nom du groupe des travailleurs C. G. T. et tendant à compléter le considérant N, paragraphe 1, par le texte suivant :

« En même temps qu'elle crée un certain état de dépendance à l'égard de ce grand groupe producteur », a été rejeté à main levée.

(3) La rédaction de ce paragraphe résulte d'un amendement présenté par MM. Byé (groupe de la pensée française) et Richard (groupe des travailleurs C. G. T.-F. O.) et accepté par le rapporteur. Elle se substitue au texte suivant :

« Que celle-ci serait incontestablement améliorée, si la France possédait des participations dans des groupes producteurs répartis en différents points du monde ou, mieux encore, si elle était elle-même, productrice sur le sol de l'Union française. »

(4) Un amendement présenté par M. Duret, au nom du groupe des travailleurs C. G. T. et tendant à compléter le considérant N, paragraphe 2, par le texte suivant :

« Mais uniquement si les conditions de participations sont mûrement étudiées et ne mettent pas la France sous la dépendance de trusts internationaux », a été rejeté à main levée.

(5) Un amendement présenté par MM. Byé (groupe de la pensée française) et Richard (groupe des travailleurs C. G. T.-F. O.) et tendant à remplacer le considérant O, par le texte suivant :

« Considérant que le développement des implantations à l'étranger de sociétés à capitaux français dans le domaine de la production du pétrole brut est souhaitable, si :

1° Il réduit le coût en devises du pétrole. Cette réduction suppose que les sociétés filiales ou les consortiums à participation française acceptent, pour leur usage propre ou pour le payement de redevances aux Etats, des règlements en francs ou en crédits échangeables contre produits français, dans une proportion suffisante ;

2° Il accroît de façon suffisamment effective, la puissance contractuelle ou la sécurité de ravitaillement de la France, ce qui suppose une autonomie suffisante de la position française dans un consortium éventuel », a été rejeté au scrutin public par 87 voix contre 61 (voir résultat du scrutin n° 3 en annexe).

(6) Ce considérant résulte d'un amendement présenté par M. Duret, au nom du groupe des travailleurs C. G. T. et accepté par le rapporteur.

(1) Ce paragraphe résulte d'un amendement présenté par MM. Byé (groupe de la pensée française) et Richard (groupe des travailleurs C. G. T.-F. O.) et accepté par le rapporteur.

(2) Ce vote a été acquis au scrutin public par 87 voix contre 57 et 4 abstentions (voir résultat du scrutin n° 6 en annexe).

(3) Le membre de phrase « et à l'agriculture française » résulte d'un amendement présenté par MM. Byé (groupe de la pensée française) et Richard (groupe des travailleurs C. G. T.-F. O.) et accepté par le rapporteur.

(4) Un amendement présenté par MM. Byé (groupe de la pensée française) et Richard (groupe des travailleurs C. G. T.-F. O.) et tendant à supprimer le texte suivant : « ...provenant du traitement... marché métropolitain » a été rejeté au scrutin public par 87 voix contre 60 et 1 abstention (voir résultat du scrutin n° 4 en annexe).

(5) Ce texte résulte d'un amendement présenté par M. Duret au nom du groupe des travailleurs C. G. T. et accepté par le rapporteur.

de mettre en application, compte tenu des avantages et des inconvénients qui pourraient en résulter, les mesures prévues par les textes légaux en vigueur (loi de 1928 et décrets de 1950; réglementation en matière d'attribution de devises) qui permettraient l'utilisation de nos disponibilités en pétrole tant pour la satisfaction des besoins métropolitains (1);

2° Développer la flotte pétrolière française au maximum compatible avec son plein emploi;

3° Obtenir des groupes qui nous ravitaillent, ainsi que des pays producteurs de pétrole brut, des achats plus importants de biens d'équipement et de produits de consommation français, notamment dans le cadre de contrats à long terme et par des exportations françaises supplémentaires (2);

Demander au Gouvernement d'appuyer et de développer, par son action et notamment dans le cadre des accords commerciaux, cette politique d'exportations de biens d'équipement et de produits de consommation.

ANNEXE

Contre-projet de résolution présenté par MM. Byé et Richard.

EXPOSE DES MOTIFS

La saisine du Conseil économique sur les importations de produits pétroliers a été prise en conséquence d'une étude générale sur le commerce extérieur français. Elle était justifiée par la constatation du déficit existant dans notre balance des payements, singulièrement dans nos relations avec les zones sterling et dollar. Les importations de pétrole et de produits pétroliers représentaient en 1952 le 9e de nos importations. Elles nous coûtaient, au moins cette année là, en devises fortes 400 millions de $ (mdc). Une réduction du coût en devises des achats de cette nature améliorerait donc fortement notre situation extérieure.

On ne peut attendre d'aucun intérêt ou d'aucun groupe d'intérêts privés qu'il inscrive cette politique parmi ses objectifs essentiels. Il est, en effet, naturel qu'une firme commerciale cherche à accroître ses bénéfices et sa zone d'action: la nationalité des monnaies dans lesquelles les transactions sont effectuées ne la préoccupe pas au premier chef. Si, pourtant, on admet que la poursuite d'un équilibre normal de notre balance extérieure est, pour la nation, indispensable, il faut que les pouvoirs publics imposent les mesures adéquates.

Le Gouvernement a affirmé à maintes reprises la nécessité d'une réduction du coût en devises de nos achats pétroliers. Il a pris, pour parvenir à cette réduction, d'importantes initiatives, aussi bien à l'intérieur que dans le cadre de négociations internationales. Le Conseil économique estime devoir, en conclusion de son étude, poser les principes d'un effort à long terme, qui permettrait d'atteindre cet objectif.

A. — Problèmes passés et problèmes actuels.

La politique suivie dans le passé a porté principalement sur trois points et il convient de se féliciter des résultats obtenus par elle:

1° La première guerre mondiale ayant laisé la France en possession d'une *participation dans l'Irak Petroleum Company* (I. P. C.), un effort constant a tendu à accroître la production de I. P. C. et la part française dans cette production. Les conventions de 1948 paraissent avoir obtenu à ce sujet des résultats dont il faut se féliciter.

2° *Dans le cadre d'une politique générale des transports maritimes*, la constitution d'une flotte pétrolière sous pavillon français a été poursuivie entre les deux guerres, puis reprise après 1945. Actuellement, environ 60 p. 100 des transports pétroliers à destination de la France sont faits sous pavillon national.

3° La loi de 1928 et les textes de 1950 ont eu pour but *d'encourager la création ou la reconstitution d'une industrie de raffinage*. Cette politique s'est traduite incontestablement par un succès et par la construction *ex nihilo* d'une raffinerie française pourvoyant le marché français et même dépassant ses capacités actuelles d'absorption.

(1) Un amendement présenté par MM. Byé (groupe de la pensée française) et Richard (groupe des travailleurs C. G. T.-F. O.) et tendant à substituer à la phrase: « Le Gouvernement aurait à utiliser toutes circonstances favorables en vue de mettre en application compte tenu des avantages et des inconvénients qui pourraient en résulter, les mesures prévues par les textes en vigueur », la rédaction suivante: « Le Gouvernement devrait appliquer les dispositions prévues par les textes légaux » a été rejeté au scrutin public par 67 voix contre 61 (voir résultat du scrutin n° 5 en annexe).

(2) Les mots « et par des exportations françaises supplémentaires » résultent d'un amendement présenté par M. Duret au nom du groupe des travailleurs C. G. T. et accepté par le rapporteur.

Il y a donc lieu d'être satisfait des résultats acquis. Cela ne signifie nullement qu'une politique différente ne doive pas être aujourd'hui envisagée. Au contraire, la reconsidération de tout le problème s'impose, *parce que les données en ont été transformées*, principalement sur trois points:

1° *La rupture des convertibilités monétaires mondiales* oblige à poser le problème de notre équilibre vis-à-vis des diverses zones avec un degré d'urgence que nous n'avions pas encore connu. Au lieu de considérer que tout achat extérieur est, en définitive, balancé par une exportation quelconque, nous sommes amenés à chercher, pour chaque achat, les conditions particulières qui permettraient de l'obtenir contre le maximum de livraisons de produits nationaux. Tout notre effort d'aide à l'exportation n'aurait pas de sens si nous ne tentions d'importer *dans les meilleures conditions de règlement en devises*.

La France est dans l'obligation de réduire d'urgence le déficit de la balance de son commerce extérieur, en recherchant toutes les économies possibles en tous les domaines. Les pays étrangers ne peuvent qu'en bénéficier et, par suite, accepter certaines obligations qui nous sont imposées dans le domaine de l'économie pétrolière.

2° *Le développement du raffinage* doit suivre l'évolution des débouchés métropolitains, de l'Afrique du Nord et des territoires d'outre-mer et des possibilités d'exportation de produits plus sur le marché extérieur. La réouverture d'Abadan et les augmentations de capacité de raffinage de la Grande-Bretagne, limiteront pour certains raffineurs les possibilités de processing. Cependant il sera certainement nécessaire d'accroître les capacités de raffinage et de cracking catalytique des raffineries appelées à traiter le pétrole brut en provenance de sociétés françaises, ou qui nous serait cédé à des conditions avantageuses pour notre économie.

3° *Le marché pétrolier mondial, qui paraissait dominé par les producteurs, jusqu'à une époque toute récente, semble* aujourd'hui devenir beaucoup plus favorable aux consommateurs. Un excédent de production est redouté et certains marchés de destination comme le marché américain semblent devoir se fermer aux pétroles de l'hémisphère oriental. Le *moment n'a, peut-être, jamais été aussi favorable à un effort de négociation de la part des consommateurs européens*. Cet effort, qui fut tenté en 1949 par l'Angleterre et qui bénéficia, à ce moment, dans une certaine mesure, à la France, doit être repris aujourd'hui. Il exige l'inventaire de tous les moyens dont nous disposons et leur mise en œuvre systématique.

B. — Le coût en devises des achats de pétrole brut.

1° Pour apprécier le *coût en devises* de nos achats de pétrole, il faut rechercher, non pas en quelle monnaie se font formellement les payements, mais quels règlements en devises sont nécessairement impliqués par les importations et, en contrepartie, quelles recettes en devises sont spécifiquement et nécessairement liées à ces importations.

2° En conséquence, les *opérations faites par la C. F. P.* représentent un coût en devises sterling qui, pour le principal, (part propre de la C. F. P.) est environ de 60 p. 100 du prix mondial du pétrole.

3° *Certaines sociétés* (Aramco) nous ont consenti des accords dits pétrole-franc, en vertu desquels 40 p. 100 des importations sont, en principe, payées par des livraisons de marchandises ou de services français. Cela réduirait à 60 p. 100 le coût d'importation en devises du pétrole de ces provenances, s'il était établi que la totalité des 40 p. 100 payables en francs correspond bien à des exportations supplémentaires.

4° *Les sociétés anglaises* font valoir que les processing effectués par elles en France nous apporteraient un avantage équivalent à un payement réduit à 60 p. 100 en devises. On peut discuter sur ce chiffre, qui n'est inscrit dans aucun contrat et dont nous n'avons pas été mis à même d'apprécier statistiquement l'exactitude.

5° *Des gouvernements étrangers* (gouvernements soviétique, irakien ou iranien) nous offrent ou pourraient nous offrir du pétrole réglé contre livraison de produits français, dans des conditions égales ou supérieures à celui que nous obtenons des compagnies.

6° *Le coût des transports* représentant environ la moitié du coût du pétrole rendu en France, un allègement des charges de devises peut être obtenu sous forme d'accroissement de la part transportée sous pavillon français. Il faut cependant remarquer que même le transport sous pavillon français implique des charges de devises (coût du carburant).

7° Il est donc certainement inexact de prétendre, comme le font certaines statistiques de source privée, que le coût du pétrole brut en devises ne dépasse pas un faible pourcentage de sa valeur nominale au prix mondial. Son coût au lieu

UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

d'origine, est au minimum de 60 p. 100 et très probablement davantage. Compte tenu du transport, sont coût au lieu de destination en France est au minimum de 50 p. 100 en devises et certainement davantage, dans une mesure que nous n'avons pas été mis à même d'apprécier.

C. — Principes d'une politique a suivre à l'égard de la C. F. P.

La C. F. P. étant une société à capital français et, par surcroît, d'économie mixte, on pourrait penser que la solution du problème pétrolier français, dans la mesure où il continuerait à dépendre de l'approvisionnement extérieur, reposerait entièrement sur son développement. Ce développement est, en effet, souhaitable. Il doit faciliter la solution du problème du coût en devises à différents égards, mais il ne peut suffire à résoudre directement les difficultés en devises *que s'il est poursuivi dans certaines conditions bien déterminées.*

1° *La revente de pétrole brut par la C. F. P.*, qui a porté, en 1952, sur 161.000 tonnes et, en 1953, sur 1.163.000 tonnes, ne semble pas une solution d'avenir souhaitable pour l'économie nationale. Les calculs faits en 1952 font ressortir que ces opérations de vente nous ont procuré des dollars à un prix moyen sensiblement supérieur au coût officiel. *Ce n'est cependant pas cette considération du prix moyen qui est la plus importante.* Il apparaît surtout que le développement de telles ventes ne pourra se faire que sur les marchés les plus ouverts et les moins défendus par les accords de cartels, principalement sur le marché américain. Or, les prix sur ce marché sont inférieurs aux prix mondiaux. Les dollars obtenus à partir de cette destination et compte tenu de la nécessité d'achats de remplacement en France l'ont été certainement à un taux très désavantageux. Des exportations, dans ces conditions, pourraient être plus utilement obtenues par l'industrie française.

2° *Le raffinage du pétrole C. F. P. en vue de la réexportation* serait certainement plus avantageux que sa revente brute. Cependant, le développement actuel de la capacité mondiale de raffinage ne paraît pas de nature à encourager un élargissement sans limites des reventes à l'extérieur de pétrole français. D'autre part, une grande partie des débouchés qu'a trouvés le pétrole brut C. F. P. ne pourront, de toutes façons, pas être vraisemblablement raffinées en France; c'est le cas du pétrole iranien (Abadan); ce serait le cas du pétrole canadien.

3° *La revente à l'extérieur du pétrole brut C. F. P. verrait augmenter ses avantages si son coût en devises diminuait.* Il faudrait, pour cela, que les consortiums auxquels adhère la C. F. P. acceptent des conditions de règlement contre marchandises françaises *au moins analogues* à celles que consentent des sociétés auxquelles les capitaux français ne participent pas: il est paradoxal que l'I. P. C. et l'économie irakienne n'aient pratiquement absorbé aucune livraison française en 1953.

Si la C. F. P. envisage d'établir des installations productives en dehors de tout consortium, c'est le lieu géographique de ces installations qui déterminera leur coût en devises.

En conséquence, les avantages de l'expansion des installations de la C. F. P. au point de vue du coût en devises doivent être déterminées selon les cas d'espèces.

4° Les exigences que l'on peut avoir à l'égard du coût en devises d'une production menée par une société française pourraient être réduites *si cette société approvisionnait le marché français* et si, en conséquence, elle pouvait se substituer à des sources de fourniture plus onéreuses.

5° Au reste, il serait insuffisant de ne voir le problème de l'implantation d'une société française au dehors que sous l'angle exclusif de la réduction du coût en devises. On a avancé la considération de la *sécurité*. Cette considération n'a pas grande signification, s'il s'agit de la sécurité militaire. Elle peut en avoir une, s'il s'agit de la *sécurité économique* et de la garantie que fournirait une société à capitaux nationaux en période de pénurie mondiale.

Mais il faudrait, pour que cette sécurité soit suffisante, que la firme française jouisse, à l'intérieur des consortiums auxquels elle participe, d'une certaine *autonomie*. La recherche de cette autonomie doit être l'une des conditions qui permettront de juger du bien ou du mal fondé d'une extension.

6° Une considération ne doit pas être négligée, c'est celle de l'avantage que l'économie française peut retirer d'une participation de la C. F. P. à une production donnée si cette participation accroît *la puissance contractuelle du Gouvernement français* et augmente ses capacités de négociation. Cette considération peut justifier l'entrée de la C. F. P. dans certains groupements, même si un avantage immédiat n'en apparaît pas au point de vue de la réduction du coût en devises. Un argument de cet ordre doit cependant être manié avec prudence. Il ne peut justifier une extension onéreuse que si l'accroissement de puissance qui en résulte est *évident*.

D. — Principes d'une politique tendant à modifier les modes d'attribution de devises pour importations pétrolières.

L'article 8 du décret du 18 octobre 1950 reproduisant approximativement l'article 3 de la loi de 1928 impose l'obligation suivante au titulaire des autorisations de raffinage: « *Le titulaire est tenu en cours d'autorisation et à la seule demande de l'Etat, d'assurer en proportion de ses importations l'exécution de contrats d'intérêt national pour l'acquisition de pétrole brut, dérivés ou résidus, soit directement soit indirectement par participation aux organismes qui seraient constitués à cet effet. Cette obligation ne conférera aucun avantage ou monopole particulier.* »

On peut aussi soutenir que, sans avoir à recourir à ces textes, l'office des changes peut répartir les licences en diverses devises en tenant compte de ses disponibilités en ces devises. Les quotas reconnus à chaque groupe ne leur ouvrent pas, en effet, un droit strict à recevoir telle ou telle devise de payement.

Si l'on entend user des moyens de contrôle dont nous disposons pour réduire les sorties de devises exigées par les achats de pétrole, il existe donc des *moyens légaux* de le faire.

On peut discuter, parmi les solutions diverses qui pourraient être légalement prises, quelles seraient les plus équitables. Le choix peut être ouvert entre deux séries de moyens:

1° Les divers groupes pourraient se voir imposer, en vertu de l'article 8 suscité, *l'obligation de raffiner* certaines quantités de pétrole provenant, soit de sociétés françaises, soit d'achats faits à des gouvernements étrangers, en échange de produits français.

2° *Des mesures générales progressives et non discriminatoires pourraient être prises légalement, en vue de réduire le pourcentage payable en devises du pétrole.* Tout groupe de raffinage aurait alors le choix, pour se conformer au pourcentage établi et qui s'améliorerait progressivement entre deux solutions: soit le raffinage de son propre pétrole sur lequel seraient consentis des contrats de vente impliquant une *réduction du règlement en devises*, soit le raffinage de pétrole provenant *d'autres groupes ou de contrats intergouvernementaux* et ayant un faible contenu en devises.

Cette solution ne serait pas inéquitable, si elle ne portait pas atteinte aux positions acquises *en chiffres absolus*, mais si elle tendait seulement à modifier le coût en devises des *accroissements* de la consommation française.

Sans doute, peut-on faire observer que, si les sociétés étrangères étaient conduites à ne pas raffiner exclusivement leur propre pétrole, elles subiraient une certaine réduction de gain sur une partie de leur production. On est alors amené à se demander si certaines incidences défavorables à l'économie française ne pourraient pas résulter de ce nouvel état de fait. Il convient d'examiner ces incidences éventuelles:

1° *Il est de fait que la C. F. B. participe à l'I. P. C. dans des conditions minoritaires* qui pourraient faire, en principe, craindre qu'un ralentissement systématique de la production de l'I. P. C. ne lui soit imposé.

On peut cependant observer que la production I. P. C. ne peut être normalement diminuée. Le traité passé en 1952 avec le gouvernement iraquien oblige à une certaine production minima, qui n'est pas encore atteinte.

2° *L'existence actuelle d'accords* nous assurant des conditions avantageuses de règlement en devises pourrait faire craindre que ces accords ne soient remis en question. Là encore le risque paraît faible. Jamais, depuis 1930, la situation ne semble s'être présentée de façon aussi favorable aux consommateurs de produits pétroliers. Le développement de la production mondiale a atteint un niveau suffisant pour faire craindre une crise de surproduction. En particulier, les pétroles du Moyen-Orient courent le risque de voir restreindre le débouché américain et d'être rejetés vers les marchés européens.

L'exemple de la tentative faite par l'Angleterre en 1949, dans une situation moins favorable au départ et qui devint vite défavorable avec l'ouverture des hostilités en Corée, prouve qu'une politique telle que celle à laquelle on pense, peut aboutir à une amélioration des conditions de contrat.

3° L'avantage que nous tirons du *processing* ne peut être beaucoup accru et la réduction du *processing* pratiqué en France serait éventuellement compensée par un raffinage plus large de bruts provenant de sociétés françaises et actuellement réexportés en l'état.

E. — Principes d'une politique tendant à modifier le contenu franc des pétroles de diverses provenances.

Cette politique devrait comporter la signature de contrats à long terme qui, selon les principes posés par le Conseil économique dans son avis donné sur le commerce extérieur, sont seuls capables d'assurer la sécurité des producteurs de matières premières, le développement des économies arriérées et l'orientation de la production française vers des débouchés en expansion.

1° Tout en maintenant la *dispersion nécessaire de nos sources d'approvisionnement*, ces contrats devraient être passés avec tous les fournisseurs possibles, sociétés françaises, sociétés étrangères et gouvernements étrangers, en considération surtout du *coût en devises* des ventes qui nous seraient consenties.

2° La *réduction du coût en devises* devrait être obtenue par un règlement au moins partiel en crédits-francs susceptibles d'être affectés à l'achat d'exportations supplémentaires françaises.

3° *Ces exportations supplémentaires* pourraient porter, soit sur du matériel pétrolier destiné aux compagnies, soit sur des produits variés destinés aux gouvernements.

La deuxième solution semble la meilleure, sans que, pour autant, la première soit exclue. Notre production peut, en effet, s'adapter *aux besoins de pays en voie de développement* soit qu'il s'agisse *de besoins* agricoles ou de besoins industriels. C'est pourquoi il est particulièrement important pour nous que les clauses de contrats à passer avec les compagnies portent surtout sur le payement de *royalties* en crédits-francs ou que les clauses de contrats à passer avec les gouvernements portent sur un programme d'ensemble de développement des économies nationales.

Il est important de souligner la *communauté d'intérêts qui, à cet égard comme en d'autres, lie un pays dépourvu de ressources pétrolières comme la France et les pays attendant leur outillage en vue du développement.*

4° *L'établissement de contrats à long terme* permettrait d'orienter la production et l'exportation françaises dans le sens exigé par l'accomplissement de ces contrats. L'octroi des aides de garanties à l'exportation aux contreparties de règlements pétroliers devrait revêtir un caractère d'automatisme, pour éviter l'accumulation de balances-francs inutilisées.

F. — Développement des recherches pétrolières dans l'Union française.

La seule solution totalement satisfaisante de notre problème pétrolier pourrait résulter de la mise en exploitation de ressources pétrolières susceptibles d'être 100 p. 100 francs. De telles ressources apparaîtraient, en cas de découverte dans l'Union française.

Les économies de devises susceptibles d'être faites en application d'une politique telle que celle qui vient d'être préconisée pourrait permettre l'accélération des recherches dans l'Union française. Ces recherches devraient, sous le contrôle du B. R. P., se voir affecter la totalité des ressources d'investissement disponibles dans la production pétrolière.

Une politique de développement des transports maritimes français devrait aussi réduire le coût en devises des combustibles liquides importés.

En conséquence, nous proposons les résolutions suivantes:

RESOLUTIONS

1° Il convient d'*intensifier au maximum* (sous le contrôle de l'administration et du bureau de recherche du pétrole) *la recherche du pétrole dans la métropole, l'Afrique du Nord et les territoires d'outre-mer*, recherche qui est seule capable de nous procurer du pétrole brut ne nécessitant aucune sortie de devises.

2° Le *développement des implantations de la société d'économie mixte* (Compagnie française des pétroles) est en principe souhaitable. Il l'est certainement quand il se produit dans l'Union française. Il l'est aussi quand il a lieu à l'étranger, à condition qu'il soit assuré que l'un des objectifs suivants est certainement atteint par cette extension:

D'une part, la *réduction du coût en devises du pétrole*. Cette réduction suppose que les sociétés filiales de la C. F. P. ou les consortiums auxquels elle participe acceptent des règlements en francs, en crédits ou en produits français dans une proportion suffisante;

D'autre part l'*augmentation notable de la puissance contractuelle du Gouvernement français*, ce qui suppose une certaine autonomie de la société française dans un consortium ou l'acquisition d'une position suffisamment indépendante.

3° Il convient d'enregistrer les modifications survenues dans notre équipement en raffinage et dans la conjoncture pétrolière, pour marquer la nécessité et l'urgence de la revision d'une politique dont les résultats ont été excellents au cours des années passées. Par application de la législation de 1928 et de 1950, il est légal d'envisager une revision du mode d'attribution des devises destinées aux règlements pétroliers. Ces mesures, complétées le cas échéant par l'augmentation de nos capacités de raffinage, doivent être éventuellement prises avec, comme impératif, l'écoulement de la production croissante de pétrole brut provenant de sociétés françaises et la recherche de fournisseurs favorables du point de vue du coût en devises.

4° Il convient de passer des contrats à long terme, tant avec les consortiums auxquels participent les capitaux français qu'avec les sociétés étrangères et les gouvernements étrangers en vue de diversifier nos sources de production et de rechercher les conditions les plus favorables à l'économie française.

5° Une politique des transports maritimes pétroliers doit être liée à l'ensemble de la politique pétrolière.

ANNEXE

SCRUTIN N° 1

sur le contre-projet de résolution de MM. Byé et Richard sur le projet de résolution présenté par M. Roger Millot au nom de la commision commune de l'étude des conditions d'utilisation de nos ressources en pétrole brut.

Nombre de votants 148
Ont voté pour 61
Ont voté contre 87

Le Conseil économique n'a pas adopté.

Ont voté pour (61).

Groupe de l'agriculture. — MM. Blaise (C. G. T.-F. O.), Haniquaut (C. F. T. C.), Rius (C. G. T.).

Groupe des associations familiales. — MM. Dary, Houist, Leroy (Louis), Mabit, Noddings, Pasquet, Mme Picard, M. Vinot.

Groupe des entreprises nationalisées. — MM. Bour, Taix.

Groupe de la pensée française. — MM. Byé, Dumontier, May, Philip, Sauvy, Soula.

Groupe des travailleurs:

C. F. T. C. — MM. Bouladoux, Braun, Cade, Espéret, Levard, Liénart, Mayoud, Paillieux, Reynaud, Mlle Tribolati, MM. Vansiéleghem, Vandenbussche, Willame.

C. G. T. — M. Bouchaud, Mme Brisset, MM. Brouard, Duret, Frischmann, Furst, Le Brun, Le Quéré, Leroy (André), Marion, Monjauvis, Racamond, Ruiz.

C. G. T.-F. O. — MM. Allègre, Beyaert, Bomal, Bothereau, Cucuel, Degris, Delamarre, Goudy, Lapeyre, Pagliano, Peeters, Richard.

C. T. indép. — M. Dewez.

Groupe de l'Union française. — MM. N'Gom (C. G. T.), Sar (C. G. T.-F. O.), Tidjani (C. F. T. C.).

Ont voté contre (87).

Groupe des activités diverses. — MM. Colleville, Compeyrot, Montfajon.

Groupe de l'agriculture. — MM. d'Andlau, Bardet, Baron, Barré, Bidau, Biset, Bonjean, Bouchard, Chégut, Deleau (Jean), Benoyes, des Courtils, du Douet de Graville, Ferré, Forget, Gauthier, Genin, Guellati, Lamour, Lepicard, Lequertier, Lucas, Mangeard, Martin, Maumont, Milhau, Naudin, Robin (François), Tardy, Uchard, Van Graefschepe.

Groupe de l'artisanat. — MM. André (Jean-Louis), Boulland, Canonville, Chopin, Dallant, Lecœur, Levieux, Ouvière, Ressicaud, Séné.

Groupe des classes moyennes. — MM. Millot, Tisserand.

Groupe des coopératives. — MM. Benoist, de Lautanie, Lamy, Schatz, Viaux-Cambuzat.

Groupe des entreprises privées:

Entreprises commerciales. — MM. Bamberger, Caucheis, Delcan (Gustave), Demmerlé, Goudaert, Lemaire-Auroire, Paquetie, Stoll, Thoumyre.

Entreprises industrielles. — MM. Auberger, Cagniard, Charvet, Desse, Dumont, Garnier, Gingembre, Kruger, Lafond, Mayolle, Meunier, Pisson, Trocmé, Waendendries.

Groupe des sinistrés. — M. Barat.

Groupe des travailleurs:

C. G. C. — MM. Ducros, Le Ferme, Malterre, Puverel.

C. T. intell. — M. Wolff.

Groupe de l'Union française. — MM. Bernard, Bicheron (C. G. C.), Bouruet-Aubertot, Delavignette, Graeve, Jourdain, Poilay.

Rectification de vote.

M. Houist, porté comme ayant voté « pour », déclare avoir voulu « s'abstenir ».

UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

SCRUTIN N° 2

sur l'amendement de MM. Byé et Richard au projet de résolution présenté par M. Roger Millot et tendant, au considérant L, à faire ressortir que la situation du marché pétrolier mondial n'a jamais, depuis longtemps, vu nos négociations dans une situation aussi favorable.

Nombre de votants..... 146

Ont voté pour 59
Ont voté contre 87

Le Conseil économique n'a pas adopté.

Ont voté pour (59).

Groupe de l'agriculture. — MM. Blaise (C. G. T.-F. O.), Haniquaut (C. F. T. C.), Rius (C. G. T.).

Groupe des associations familiales. — MM. Dary, Houist, Leroy (Louis), Mabit, Noddings, Pasquet, Mme Picard, M. Vinot.

Groupe des entreprises nationalisées. — M. Bour.

Groupe de la pensée française. — MM. Byé, May, Philip, Sauvy, Soula.

Groupe des travailleurs:

C. F. T. C. — MM. Bouladoux, Braun, Cade, Espéret, Levard, Liénart, Mayoud, Paillieux, Reynaud, Mlle Tribolati, MM. Vansieleghem, Vandenbussche, Willame.
C. G. T. — M. Bouchaud, Mme Brisset, MM. Brouard, Duret, Frischmann, Furst, Le Brun, Le Quéré, Leroy André, Marion, Monjauvis, Racamond, Ruiz.
C. G. T.-F. O. — MM. Allègre, Beyaert, Bomal, Bothereau, Cuenel, Degris, Delamarre, Goudy, Lapeyre, Pagliano, Peeters, Richard.
C. T. indépendant. — M. Dewez.

Groupe de l'Union française. — MM. N'gom (C. G. T.), Sar (C. G. T.-F. O.), Tidjani (C. F. T. C.).

Ont voté contre (87).

Groupe des activités diverses. — MM. Colleville, Compeyrot, Montfajon.

Groupe de l'agriculture. — MM. D'Andlau, Bardet, Baron, Barré, Bidau, Biset, Bonjean, Bouchard, Chégut, Deleau (Jean), Denoyés, des Courtils, du Douet de Graville, Ferré, Forget, Gauthier, Génin, Guellati, Lamour, Lepicard, Lequertier, Lucas, Mangeard, Martin, Maumont, Milhau, Naudin, Robin François, Tardy, Uchard, Van Graefschepe.

Groupe de l'artisanat. — MM. André Jean-Louis, Boulland, Canonville, Chopin, Dallant, Lecœur, Levieux, Ouvière, Ressicaud, Séné.

Groupe des classes moyennes. — MM. Millot, Tisserand.

Groupe des coopératives. — MM. Antoni, Benoist, de Laulanié, Lamy, Schatz, Vieux-Cambuzat.

Groupe des entreprises privées:

Entreprises commerciales. — MM. Bamberger, Cauchois, Deleau Gustave, Demmerlé, Goudaert, Lemaire-Audoire, Paquette, Stoll, Thoumyre.
Entreprises industrielles. — MM. Auberger, Cagniard, Charvet, Desse, Dumont, Garnier, Gingembre, Kruger, Lafond, Mayolle, Meunier, Pisson, Trocmé, Waendendries.

Groupe des sinistrés. — M. Barat.

Groupe des travailleurs:

C. G. C. — MM. Ducros, Le Ferme, Malterre, Puverel.
C. T. Intell. — M. Wolff.

Groupe de l'Union française. — MM. Bernard, Bicheron (C. G. C.), Bouruet-Aubertot, Delavignette, Graève, Jourdain, Poilay.

Rectification de vote.

M. Houist, porté comme ayant voté « pour », déclare avoir voulu « s'abstenir ».

SCRUTIN N° 3

sur l'amendement de MM. Byé et Richard au projet de résolution présenté par M. Roger Millot et tendant, au considérant N, à restreindre les implantations à l'étranger de sociétés à capitaux français dans le domaine de la production de pétrole brut.

Nombre de votants..... 148

Ont voté pour..... 61
Ont voté contre..... 87

Le Conseil économique n'a pas adopté.

Ont voté contre (87).

Groupes des activités diverses. — MM. Colleville, Compeyrot, Montfajon.

Groupe de l'agriculture. — MM. d'Andlau, Bardet, Baron, Barré, Bidau, Biset, Bonjean, Bouchard, Chégut, Deleau (Jean), Denoyés, des Courtils, du Douet de Graville, Ferré, Forget, Gauthier, Génin, Guellati, Lamour, Lepicard, Lequertier, Lucas, Mangeard, Martin, Maumont, Milhau, Naudin, Robin (François), Tardy, Uchard, Van Graefschepe.

Groupe de l'artisanat. — MM. André Jean-Louis), Boulland, Canonville, Chopin, Dallant, Lecœur, Levieux, Ouvière, Ressicaud, Séné.

Groupe des classes moyennes. — MM. Millot, Tisserand.

Groupe des coopératives. — MM. Benoist, de Laulanie, Lamy, Schatz, Vieux-Cambuzat.

Groupe des entreprises privées:

Entreprises commerciales. — MM. Bamberger, Cauchois, Deleau (Gustave), Demmerlé, Goudaert, Lemaire-Audoire, Paquette, Stoll, Thoumyre.
Entreprises industrielles: MM. Auberger, Cagniard, Charvet, Desse, Dumont, Garnier, Gingembre, Kruger, Lafond, Mayolle, Meunier, Pisson, Trocmé, Waendendries.

Groupe des sinistrés. — M. Barat.

Groupe des travailleurs:

C. G. C. — MM. Ducros, Le Ferme, Malterre, Puverel.
C. T. Intell. — M. Wolff.

Groupe de l'Union française. — MM. Bernard, Bicheron (C. G. C.), Bouruet-Aubertot, Delavignette, Graeve, Jourdain, Poilay.

Ont voté pour (61).

Groupe de l'agriculture. — MM. Blaise (C. G. T.-F. O.), Haniquaut (C. F. T. C.), Rius (C. G. T.).

Groupe des associations familiales. — MM. Dary, Houist, Leroy (Louis), Mabit, Noddings, Pasquet, Mme Picard, M. Vinot.

Groupe des entreprises nationalisées. — MM. Bour, Taix.

Groupe de la pensée française. — MM. Byé, Dumontier, May, Philip, Sauvy, Soula.

Groupe des travailleurs:

C. F. T. C. — MM. Bouladoux, Braun, Cade, Espéret, Levard, Liénart, Mayoud, Paillieux, Reynaud, Mlle Tribolati, MM. Vansieleghem, Vandenbussche, Willame.
C. G. T. — M. Bouchaud, Mme Brisset, MM. Brouard, Duret, Frischmann, Furst, Le Brun, Le Quéré, Leroy (André), Marion, Monjauvis, Racamond, Ruiz.
C. G. T.-F. O. — MM. Allègre, Beyaert, Bomal, Bothereau, Cuenel, Degris, Delamarre, Goudy, Lapeyre, Pagliano, Peeters, Richard.
C. T. Indép. — M. Dewez.

Groupe de l'Union française. — MM. N'Gom (C.G.T.), Sar (C.G.T.-F. O.), Tidjani (C. F. T. C.).

Rectification de vote.

M. Houist, porté comme ayant voté « pour », déclare avoir voulu « s'abstenir ».

SCRUTIN N° 4

sur l'amendement de MM. Byé et Richard au projet de résolution présenté par M. Roger Millot et tendant — après « de produits finis... » du 5° de la résolution — à supprimer la fin du paragraphe.

Nombre de votants..... 148
Ont voté pour..... 60

Ont voté contre..... 87
S'est abstenu 1

Le Conseil économique n'a pas adopté.

Ont voté pour (60).

Groupe de l'agriculture. — MM. Blaise (C. G. T.-F. O.), Haniquaut (C. F. T. C.), Rius (C. G. T.).

Groupe des associations familiales. — MM. Dary, Houist, Leroy, Mabit, Noddings, Pasquet, Mme Picard, M. Vinot.

Groupe des entreprises nationalisées. — M. Bour.

Groupe de la pensée française. — MM. Byé, Caujolle, Dumontier, May, Philip, Sauvy, Soula.

Groupe des travailleurs:

C. F. T. C. — MM. Bouladoux, Braun, Cade, Espéret, Levard, Liénart, Mayoud, Paillieux, Reynaud, Mlle Tribolati, MM. Vansieleghem, Vandenbussche, Willame.
C. G. T. — M. Bouchaud, Mme Brisset, MM. Brouard, Duret, Frischmann, Furst, Le Brun, Le Quéré, Leroy (André), Marion, Monjauvis, Racamond, Ruiz.
C. G. T.-F. O. — MM Allègre, Bayaert, Bomal, Bothereau, Cuenel, Degris, Delamarre, Goudy, Lapeyre, Pagliano, Peeters, Richard.
C. T. Indép. — M. Dewez.
Groupe de l'Union française. — MM. N'Gom, Sar (C. G. T.-F. O.), Tidjani (C. F. T. C.).

Ont voté contre (86).

Groupe des activités diverses. — MM. Colleville, Compeyrot, Montfajon.

Groupe de l'agriculture. — MM. d'Andlau, Bardet, Baron, Barré, Bidau, Biset, Bonjean, Bouchard, Chégut, Deleau (Jean), Denoyès, des Courtils, du Douet de Graville, Ferré, Feorget, Gauthier, Génin, Guellati, Lamour, Lepicard, Lequertier, Lucas, Mangeard, Martin, Maumont, Milhau, Naudin, Robin (François), Tardy, Uchard, Van Graefschepe.

Groupe de l'artisanat. — MM. André (Jean-Louis), Boulland, Canonville, Chopin, Dailant, Lecœur, Levieux, Ouvière, Ressicaud, Séné.

Groupe des classes moyennes. — MM. Millot, Tisserand.

Groupe des coopératives. — MM. Benoist, de Laulanie, Lamy, Schatz, Viaux-Cambuzat.

Groupe des entreprises privées:

Entreprises commerciales. — MM. Bamberger, Cauchois, Deleau (Gustave), Demmerlé, Goudaert, Lemaire-Audoire, Paquette, Stoll, Thoumyre.

Entreprises industrielles. — MM. Auberger, Cagniard, Charvet, Desse, Dumont, Garnier, Gingembre, Kruger, Lafoud, Mayolle, Meunier, Pisson, Trocmé, Waendendries.

Groupe des sinistrés. — M. Barat.

Groupe des travailleurs:

C. G. C. — MM. Ducros, Le Ferme, Malterre, Puverel.

Groupe de l'Union française. — MM. Bernard, Bicheron (C. G. C.), Bouruet-Aubertot, Delavignette, Graève, Jourdain, Poilay.

S'est abstenu (1).

Groupe des travailleurs intellectuels. — M. Wolff.

Rectification de vote.

M. Houist, porté comme ayant voté « pour », déclare avoir voulu « s'abstenir ».

SCRUTIN N° 5

sur l'amendement n° 8 de MM. Bye et Richard sur le projet de résolution présenté par M. Roger Millot et tendant à demander que le Gouvernement applique les dispositions prévues par la loi de 1928 et le décret de 1950.

Nombre de votants 148

Ont voté pour 61
Ont voté contre 87

Le Conseil économique n'a pas adopté.

Ont voté pour (61).

Groupe de l'agriculture. — MM. Blaise (C. G. T.-F. O.), Haniquant (C. F. T. C.), Rius (C. G. T.).

Groupe des associations familiales. — MM. Dary, Houist, Leroy (Louis), Mabit, Noddings, Pasquet, Mme Picard, M. Vinot.

Groupe des entreprises nationalisées. — MM. Bour, Taix.

Groupe de la pensée française. — MM. Byé, Dumontier, May, Philip, Sauvy, Soula.

Groupe des travailleurs:

C. F. T. C. — MM. Bouladoux, Braun, Cade, Espéret, Levard, Liénart, Mayoud, Paillieux, Reynaud, Mlle Tribolati, MM. Vansieleghem, Vandenbussche, Willame.

C. G. T. — M. Bouchaud, Mme Brisset, MM. Brouard, Duret, Frischmann, Furst, Le Brun, Le Quéré, Leroy (André), Marion, Monjauvis, Racamond, Ruiz.

C. G. T.-F. O. — MM. Allègre, Beyaert, Bomal, Bothereau, Cucuel, Degris, Delamarre, Goudy, Lapeyre, Pagliano, Peeters, Richard.

C. T. indép. — M. Dewez.

Groupe de l'Union française. — MM. N'Gom (C. G. T.), Sar (C. G. T.-F. O.), Tidjani (C. F. T. C.).

Ont voté contre (87).

Groupe des activités diverses. — MM. Colleville, Compeyrot, Montfajon.

Groupe de l'agriculture. — MM. d'Andlau, Bardet, Baron, Barré, Bidau, Biset, Bonjean, Bouchard, Chégut, Deleau (Jean), Dénoyés, des Courtils, du Douet de Graville, Ferré, Forget, Gauthier, Génin, Guellati, Lamour, Lepicard, Lequertier, Lucas, Mangeard, Martin, Maumont, Milhau, Naudin, Robin (François), Tardy, Uchard, Van Graefschepe.

Groupe de l'artisanat. — MM. André (Jean-Louis), Boulland, Canonville, Chopin, Dailant, Lecœur, Levieux, Ouvière, Ressicaud, Séné.

Groupe des classes moyennes. — M. Millot, Tisserand.

Groupe des coopératives. — MM. Benoist, de Laulanié, Lamy, Schatz, Viaux-Cambuzat.

Groupe des entreprises privées:

Entreprises commerciales. — MM. Bamberger, Cauchois, Deleau (Gustave), Demmerlé, Goudaert, Lemaire-Audoire, Paquette, Stoll, Thoumyre.

Entreprises industrielles. — MM. Auberger, Cagniard, Charvet, Desse, Dumont, Garnier, Gingembre, Kruger, Lafond, Mayolle, Meunier, Pisson, Trocmé, Waendendries.

Groupe des sinistrés. — M. Barat.

Groupe des travailleurs:

C. G. C. — MM. Ducros, Le Ferme, Malterre, Puverel.

C. T. intell. — M. Wolff.

Groupe de l'Union française. — MM. Bernard, Bicheron (C. G. C.), Boufuet-Aubertot, Delavignette, Graève, Jourdain, Poilay.

Rectification de vote.

M. Houist, porté comme ayant voté « pour », déclare avoir voulu « s'abstenir ».

SCRUTIN N° 6

sur l'ensemble du projet de résolution présenté au nom de la commission sur les conditions d'utilisation de nos ressources en pétrole brut, par M. Roger Millot.

Nombre de votants 148

Ont voté pour 87
Ont voté contre 57
Se sont abstenus 4

Le Conseil économique a adopté.

Ont voté pour (87).

Groupe des activités diverses. — MM. Colleville, Compeyrot, Montfajon.

Groupe de l'agriculture. — MM. d'Andlau, Bardet, Baron, Barré, Bidau, Biset, Bonjean, Bouchard, Chégut, Deleau (Jean), Desnoyés, des Courtils, du Douet de Graville, Ferré, Forget, Gauthier, Génin, Gouriot (C. G. T. - F. O.), Guellati, Lamour, Lepicard, Lequertier, Lucas, Mangeard, Martin, Maumont, Milhau, Naudin, Tardy, Uchard, Van Graefschepe.

Groupe de l'artisanat. — MM. André (Jean-Louis), Boulland, Canonville, Chopin, Dailant, Lecœur, Levieux, Ouvière, Ressicaud, Séné.

Groupe des classes moyennes. — MM. Millot, Tisserand.

Groupe des coopératives. — MM. Benoist, de Laulanié, Lamy, Schatz, Viaux-Cambuzat.

Groupe des entreprises nationalisées. — M. Verret.

Groupe des entreprises privées:

Entreprises commerciales. — MM. Bamberger, Cauchois, Deleau (Gustave), Demmerlé, Goudaert, Lemaire-Audoire, Paquette, Stoll, Thoumyre.

Entreprises industrielles. — MM. Auberger, Cagniard, Charvet, Desse, Dumont, Garnier, Gingembre, Kruger, Lafond, Mayolle, Meunier, Pisson, Trocme, Waendendries.

Groupe des sinistrés. — M. Barat.

Groupe des travailleurs:

C. G. C. — MM. Ducros, Le Ferme, Malterre, Puverel.

C. T. Intell. — M. Wolff.

Groupe de l'Union française. — MM. Bellanger, Bernard, Bicheron (C. G. T.), Bouruet-Aubertot, Delavignette, Graeve, Jourdain, Poilay.

Ont voté contre (57).

Groupe de l'agriculture. — MM. Blaise (C. G. T. - F. O.), Haniquant (C. T. F. C.), Rius (C. G. T.).

Groupe des associations familiales. — MM. Dary, Houist, Leroy (Louis), Mabit, Noddings, Pasquet, Mme Picard, M. Vinot.

Groupe des entreprises nationalisées. — M. Bour.

Groupe de la pensée française. — MM. Byé, Philip, Sauvy.

Groupe des travailleurs:

C. F. T. C. — MM. Bouladoux, Braun, Cade, Espéret, Levard, Liénart, Mayoud, Paillieux, Reynaud, Mlle Tribolati, MM. Vansieleghem, Vandenbussche, Willame.

C. G. T. — M. Bouchaud, Mme Brisset, MM. Brouard, Duret, Frischmann, Furst, Le Brun, Le Quéré, Leroy (André), Marion, Monjauvis, Racamond, Ruiz.

C. G. T. - F. O. — MM. Allègre, Beyaert, Bomal, Bothereau, Cucuel, Degris, Delamarre, Goudy, Lapeyre, Pagliano, Peeters, Richard.

C. T. indép. — M. Dewez.

Groupe de l'Union française. — MM. N'Gom (C. G. T.), Sar (C. G. T. - F. O.), Tidjani (C. F. T. C.).

Se sont abstenus (4).

Groupe des entreprises nationalisées. — M. Taix.

Groupe de la pensée française. — MM. Dumontier, May, Soula.

Rectification de vote.

M. Houist, porté comme ayant voté « pour », déclare avoir voulu « s'abstenir ».

UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

ANNEXE I

A. — Questionnaire adressé par la commission à M. le ministre de l'industrie et du commerce.

B. — Réponse de M. le ministre de l'industrie et du commerce.

A. — QUESTIONNAIRE

(Adressé le 22 juillet 1953.)

POLITIQUE SUIVIE PAR L'INDUSTRIE PETROLIERE FRANÇAISE pour satisfaire aux besoins du pays en produits pétroliers en fonction d'une politique rigoureuse d'économie de devises.

I. — *Utilisation de la part française de l'Irak Petroleum Company (I. P. C.) et de ses filiales:*

a) Importance de cette part au cours de chaque année pour la période de 1944 à 1953:

Coût en livres sterling de la tonne de pétrole brut:

b) Importance pour la même période de la part raffinée en France:

Par groupes français;

Par groupes étrangers;

c) Importance et produit en diverses devises de la part vendue à l'étranger;

d) Pays destinataires et prix de vente en devises et en francs;

e) Contreparties.

II. — *Importation de pétrole brut I. P. C. autre que celui de la part française:*

Sortie de devises correspondantes.

III. — *Importation de pétrole brut d'autres origines:*

Coût en devises et en francs.

IV. — *Traitement à façon pour compte étranger:*

Gain en devises.

V. — *Exportation produits finis:*

Gain en devises.

VI. — *Tonnage de pétrole brut transporté vers les raffineries métropolitaines:*

a) Sous pavillon français:

Dépense en francs, gain en devises;

b) Sous pavillon étranger:

Dépense en devises.

VII. — *Politique suivie pour le ravitaillement des raffineries françaises (groupes français, groupes étrangers) en pétrole brut:*

Perspectives d'avenir;

Perspectives de développement de la production de l'I. P. C. et utilisation de l'accroissement de notre part;

Utilisation de notre production nationale métropolitaine, Union française, territoires associés;

Utilisation de pétrole d'autres origines;

Clients et pays destinataires.

VIII. — *Economies réalisées par la substitution du raffinage du pétrole brut en France aux importations de produits finis.*

IX. — *Politique suivie en matière de production de fuel:*

I. — Importance et variations des besoins français en fuel, gas-oil et autres produits pétroliers.

II. — Possibilités éventuelles d'accroître le rendement en essence de nos raffineries.

III. — Situation du programme de construction de crackings catalytiques. Quel serait, par tonne de pétrole brut, le coût des investissements nécessaires et le prix de revient à la tonne ?

IV. — Problèmes posés par la concurrence fuel-charbon.

B. — REPONSE

au questionnaire en date du 22 juillet 1953 du Conseil économique

I. — Utilisation de la part française de l'Irak Petroleum Cy (I. P. C.) et de ses filiales.

a) *Importance de cette part (23,75 p. 100 de la production de l'I. P. C. et de ses filiales) au cours de chaque année, de 1944 à 1953:*

	Enlèvements.	Coût à la tonne (en dollars m. d. e.)
1946	895.881	60 p. 100 environ du prix mondial payés en livres.
1947	857.887	
1948	613.991	
1949	711.050	
1950	1.515.753	
1951	2.081.858	
1952	4.523.078	
1953 (prévisions)	6.700.000	

b) *Importance pour la même période de la part raffinée en francs:*

100 p. 100 par groupe français (jusqu'à 1952 inclus).

c) *Importance et produit en diverses devises de la part vendue à l'étranger:*

Néant (jusqu'à 1952 inclus).

d) *Pays destinataires et prix de vente en devises et en francs:*

Néant (jusqu'à 1952 inclus).

e) *Contrepartie:*

Néant (jusqu'à 1952 inclus).

II. — Importation de pétrole brut I. P. C. autre que celui de la part française.

(Tonnages rachetés par C. F. P. au delà des 23,75 p. 100).

1951	115.000 T.
1952	395.000 T.

Sorties de devises correspondantes:

80 p. 100 environ du prix mondial.

BILAN DES OPÉRATIONS EFFECTUÉES EN 1952 PAR LA COMPAGNIE FRANÇAISE DES PÉTROLES

Le tonnage de pétrole brut dont a disposé la C. F. P. pour son marché extérieur au cours de l'année 1952 résulte du bilan suivant:

Achat de pétrole brut:

Part française I. P. C.	4.523.000 T.
Achats aux partenaires	395.000
	4.918.000 T.

Utilisation de ce tonnage:

Vente C. F. R.	4.023.000 T.
Vente R. F. P. A.	226.000
	4.249.000 T.

Solde disponible:

4.918.000 — 4.249.000 = 669.000 T.

Utilisation et valorisation de ces 669.000 tonnes de pétrole brut:

L'utilisation de ce tonnage se décompose de la manière suivante:

Brut vendu en l'état à l'étranger	101.000
Brut traité pour ventes de produits finis à l'étranger	268.500
Brut traité pour fournitures à l'A. F. N. et aux T. O. M.	299.000

Avant de procéder à la valorisation de ces tonnages, il y a lieu de formuler les observations suivantes, en ce qui concerne les fournitures à l'A. F. N. et aux T. O. M. En effet, à partir de ces 299.000 tonnes, la C. F. P. a approvisionné, par processing effectué auprès de la C. F. R., une part du marché nord-africain dans le cadre de notre plan général de ravitaillement.

En se basant sur les tonnages d'essence livrés, soit 19.700 tonnes, c'est un tonnage de brut de 89.000 tonnes qui ne peut faire l'objet d'une valorisation en devises. Par contre, les 130.500 tonnes restantes ont servi à des fournitures ayant entraîné soit des rentrées de devises (notamment livraisons de fuel-oil à la Société Mory), soit à des économies de devises (fournitures à l'Afrique noire prévues initialement ex-étranger). C'est donc, en conclusion, un tonnage de 580.000 (669.000 — 89.000) qui peut être valorisé et se ventiler ainsi :

	($ monnaie de compte.)
161.000 tonnes revendues en l'état.....	2.735.000
419.000 tonnes traitées à façon, donnant, en tenant compte d'une perte de 8 p. 100, 385.000 tonnes de produits finis.....	11.245.000
	13.980.000
A déduire toutefois des frais de façonnage auprès de la SACOR et le payement de certaines commissions.....	254.000
D'où rentrée de devises.....	13.726.000

Mais étant donné que les 580.000 tonnes de pétrole brut n'ont pas été utilisées à ravitailler le marché français, il a été nécessaire d'importer un tonnage égal de remplacement. Compte tenu des modalités actuelles de ravitaillement, le coût de ce tonnage de remplacement peut s'évaluer de la manière suivante :

	($ monnaie de compte.)
Zone dollars :	
290.000 tonnes au prix moyen de 15 $ 50 dont environ 70 p. 100 payables en dollars	3.146.000
Zone livres :	
290.000 tonnes au prix moyen de 13 $ la tonne	3.770.000
Total	6.916.000

D'où il ressort que les opérations effectuées par la C. F. P. sur les marchés extérieurs ont procuré en devises un bénéfice de :

13.726.000 — 6.916.000 = 6.810.000 (1) $ monnaie de compte.

III. — Importations de pétrole brut d'autres origines.

(Coût en devises et en francs.)

ANNÉES	TONNAGES	VALEUR FOB DES PRODUITS			DÉPENSES DE FRET			
		Coût en dollars	Coût en livres.	Coût en francs pétroles.	Coût en dollars	Coût en livres.	Coût en monnaies U. E. P. (Francs).	Coût en francs.
1950	11.791.000	76.465.000	27.549.000	3.131.837.000	39.699.439	2.350.964	1.404.909.568	12.722.221.000
1951	14.236.000	74.815.000	37.263.000	7.468.425.000	23.333.554	15.125.078	1.490.000.000	23.003.283.000
1952 (1).....	13.830.000	64.185.000	38.575.500	7.778.096.000	3.649.264	17.775.224	1.297.370.000	22.311.814.260
1953 (prévisions)...	14.200.000	62.000.000	41.000.000	11.736.000.000	3.000.000	10.500.000	10.000.000.000	15.000.000.000

(1) Voir Annexe I.

IV. — Traitement à façon pour compte étranger.

Gain en devises.

ANNÉES	EN LIVRES (y compris valorisation de fuel fourni en payement).	EN FRANCS pétrole
		(Francs.)
1950	1.405.000	36.175.000
1951	1.839.000	403.900.000
1952	3.016.000	882.234.000
1953 (prévisions).....	3.000.000	900.000.000

V. — Exportation produits finis.

Gain en devises.

ANNÉES	EN LIVRES	EN MONNAIES U. E. P.
1950	6.356.000	8.291.000.000
1951	15.310.000	7.517.000.000
1952 (1).....	22.865.000	5.027.000.000
1953 (prévisions).....	23.000.000	6.000.000.000

(1) Voir annexe II.

VI. — Tonnage de pétrole brut transporté vers les raffineries métropolitaines.

a) Sous pavillon français : dépenses en francs, gain en devises.
b) Sous pavillon étranger : dépenses en devises.

La politique française en matière de transport a toujours eu pour double objectif, d'une part, d'acquérir une flotte de navires-citernes autonome et, d'autre part, de parvenir à un économie de devises aussi grande que possible. C'est ce second problème qui nous intéresse et nous l'examinerons à partir de 1950.

Au 1er janvier 1950, nous possédions une flotte de longs courriers de 788.326 Tdw (52 navires).

Cette flotte a été accrue depuis cette époque de la manière suivante :

En 1950 :

Par construction de navires.....	55.927
Par achat de navires.....	60.752
	116.680 Tdw

Elle s'est trouvée, de ce fait, portée à 905.006 Tdw (59 navires) *au 1er janvier* 1951.

En 1951 :

Par construction de navires.....	95.026
Par achat de navires.....	40.484
	135.610 Tdw

Elle s'est trouvée de ce fait portée à 1.040.606 Tdw (68 navires) *au 1er janvier* 1952.

En 1952 :

Par construction de navires.....	167.050
Par achat de navires.....	36.756
	203.806 Tdw

Elle s'est trouvée de ce fait portée à 1.244.422 Tdw (78 navires) *au 1er janvier* 1953 (2).

(1) Compte non tenu du coût du transport des 580.000 tonnes qu'on peut évaluer à 693.000 dollars monnaie de compte.
(2) Voir annexe III liste de navires-citernes pétroliers longs courriers.

UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

EVOLUTION DES DÉPENSES EN DEVISES EN RAPPORT AVEC L'ACCROISSEMENT DES TONNAGES TRANSPORTÉS SOUS PAVILLON FRANÇAIS

(Métropole et Afrique du Nord.)

Répartition en devises et francs.

ANNÉES	IMPORTATIONS de brut pour Union française.	FRET ÉVALUÉ en francs m. d. c.	DEVISES francs m. d. c.	FRANCS effectifs.
	Tonnes.			
1950...	13.436.000	34.413.074.096	19.565.652.911 56,86 p. 100.	14.847.421.185 43,14 p. 100.
1951...	16.345.000	58.949.709.351	30.841.227.087 52,35 p. 100.	28.068.483.264 47,65 p. 100.
1952...	18.148.000	63.131.308.305	30.443.556.125 48,22 p. 100.	32.687.752.380 51,78 p. 100.

NOTA. — Les économies en devises portent sur le prix Cif du pétrole brut, c'est-à-dire à la fois sur la valeur Fob et sur le fret.

En ce qui concerne la valeur Fob, la partie réglée en francs peut difficilement dépasser le bénéfice du groupe producteur s'élevant aux environs de 40 p. 100 du prix du marché.

Par contre, pour le fret la dépense en devises pourrait tendre à zéro. Mais l'utilisation à 100 p. 100 de bateaux pétroliers sous pavillon français est limitée par la cherté de la construction et par des frais d'exploitation plus élevés. La loi d'aide à la marine marchande pallie en grande partie l'obstacle résultant de la cherté de la construction en France. Par ailleurs, la marine marchande recherche l'obtention d'une aide financière à l'armement français, pour résorber dans la mesure du possible les surchages que représente l'exploitation.

Le succès de cette dernière mesure aurait une grande importance sur la possibilité d'économiser davantage de devises fortes.

VII. — Politique suivie pour le ravitaillement des raffineries françaises (groupes français, groupes étrangers) en pétrole brut.

Perspectives d'avenir;
Perspectives de développement de la production de l'I. P. C. et utilisation de l'accroissement de notre part;
Utilisation de notre production nationale métropolitaine, Union française, territoires associés;
Utilisation de pétrole d'autres origines;
Clients et pays destinataires.

La politique future doit avoir pour objet de fournir, à partir de la métropole, le plus grand nombre possible de parties prenantes en produits finis, tout en réalisant le maximum d'économies en devises. Les moyens employés seront ceux déjà mentionnés lors de l'examen du bilan de l'année 1952, à savoir principalement:

a) Extension des fournitures ex-raffineries métropolitaines au plus grand nombre de consommateurs de l'Union française;

b) Suppression des importations de produits finis de l'étranger grâce au perfectionnement technique de nos instruments de raffinage (rendement meilleur en essence, fabrication d'essence aviation, de toute la gamme des lubrifiants, des cires minérales, etc.);

c) Augmentation de la capacité de raffinage de nos raffineries pour faire face aux demandes accrues des parties prenantes inscrites au plan de ravitaillement et pour permettre la continuation des opérations diverses génératrices de devises (achat-vente, traitement à façon);

d) Recherche du plus grand nombre possible de sources d'approvisionnement;

f) Continuation de la politique actuelle en matière de développement du transport par la flotte de navires-citernes sous pavillon français.

Perspectives de développement de la production de l'I. P. C. et utilisation de l'accroissement de notre part.

En 1957, la production de l'I. P. C. sera de l'ordre de 48 millions de tonnes et la part de la C. F. P. (23,75 p. 100) de l'ordre de 11 millions. Ce tonnage correspond au tonnage actuel dont dispose la C. F. P. augmenté annuellement d'un pourcentage égal à 7 p. 100 et représentant les prévisions d'augmentation de la consommation.

VIII. — Economies réalisées par la substitution du raffinage du pétrole brut en France aux importations de produits finis.

Pour se rendre compte de l'intérêt que présente l'instauration d'une industrie du raffinage en France, il suffit de comparer ce qu'aurait coûté en devises l'importation directe des produits finis nécessaires à la satisfaction des besoins portés au plan de ravitaillement par rapport à la dépense effectuée pour obtenir les mêmes produits finis à partir du raffinage métropolitain.

Nous choisirons, pour établir cette comparaison, le bilan de la dernière année, c'est-à-dire 1952.

Les livraisons de produits finis faites au cours de ladite année par les raffineries pour les besoins des marchés de la zone franc se sont élevées à 14.570.000 tonnes. Dans le cas où la totalité de ces tonnages aurait dû être importée sous forme de produits finis, le coût en a été évalué Cif en devises à 541.700.000 $ monnaie de compte. Cette valorisation des produits finis a été faite sur la base des prix normaux d'importation et en conséquence comme si leur achat avait nécessité des dépenses de fret de 100 p. 100 en devises. Dans la réalité, il faut plus justement admettre que notre politique de transports pour les produits finis aurait abouti à des résultats sensiblement comparables à ceux que nous avons précédemment constatés en ce qui concerne le ravitaillement en pétrole brut, c'est-à-dire à un règlement approximatif de 50 p. 100 en francs.

Or, le coût réel de notre approvisionnement a été le suivant:

	$ m. d. c.
Importation de pétrole brut nécessaire à la fabrication des produits finis et Importation par les raffineurs de produits finis de l'étranger	(1) 310.700.000

De plus, ce chiffre de 310.700.000 $ m. d. c. doit être diminué pour tenir compet de rentrées de devises provenant de diverses opérations rendues possibles grâce à l'existence d'un raffinage français.

Leur action conduit au résultat suivant:

Rentrée de devises:

	$ m. d. c.
a) Par exportation de produits finis excédentaires	79.700.000
b) Recettes réalisées grâce au traitement du pétrole brut par façonnage.....	9.400.000
c) Divers (frais de service, sous-affrétements, achats en France des sociétés sterling, investissements dans les sociétés de recherches)	23.300.000
	(1) 112.000.000

C'est donc, en définitive, à une dépense nette en devises de 310.700.000 — 112.600.000=198.100.000 $ m. d. c. que se traduit l'approvisionnement en 1952, contre une dépense qui aurait été de 541.700.000 si nous n'avions pas disposé d'une industrie métropolitaine du raffinage. Il en résulte que le coût en devises de notre approvisionnement ressort en pourcentage à 36,5 p. 100, compte non tenu des opérations en devises de la C. F. P.

Ce pourcentage s'applique à l'ensemble des raffineurs, mais il apparaît intéressant d'examiner les résultats obtenus par chaque groupe qui sont donnés dans le tableau ci-dessous:

	DÉPENSES en devises. (D)	RÉCUPÉRATION de devises. (R)	VALORISATION des produits finis. (V)	POURCENTAGE $\frac{(D - R)}{V}$
	(En milliers de dollars m. d. c.)			
Groupe « Sterling » (S. G. H. P.-Shell-Berre)	148.553	71.347	205.595	36,1
Groupe « Dollars » (Standard-R. P. G.-Socony).....	78.096	20.112	147.120	39,4
Groupe français (C. F. R.-R. F. P. A. plus bilan des opérations extérieures de la C. F. P.)....	91.905	34.240	189.008	20,5
Total	318.554	128.699	541.723	35

(1) Non compris les recettes en devises de la C. F. P., soit 16.100.000 dollars.

IX. — Politique suivie en matière de production de fuel.

1. — IMPORTANCE ET VARIATIONS DES BESOINS FRANÇAIS EN FUEL, GAS OIL ET AUTRES PRODUITS PÉTROLIERS

L'évolution qui s'est marquée depuis l'avant-guerre dans la consommation du marché français en essence, gas oil, fuel oils et autres produits du pétrole, est retracée dans le tableau n° 1 suivant; les quantités de fuels livrées aux soutes en métropole y sont également indiquées.

TABLEAU n° 1 (en milliers de tonnes).

	1938	1947	1948	1949	1950	1951	1952	PRÉVISIONS 1957	
								A	B
Essence auto	2.646	1.688	1.492	1.913	2.501	2.797	3.164	4.425	4.145
Gas oil	304	538	640	752	883	1.037	1.043	1.475	1.375
Fuel oils fluides	855	713	847	989	1.283	1.518	1.752	3.000	2.680
Fuel oils lourds	410	1.048	2.205	3.110	3.384	3.792	3.775	4.500	4.300
Fuel oils de soutes	936	519	684	1.009	935	1.538	1.731	1.800	1.560
Autres produits pétroliers	863	1.033	941	992	1.185	1.369	1.409	2.730	2.575
Total	6.014	5.569	6.809	8.775	10.171	12.081	12.874	17.900	16.635

N. B. — Les fuels fluides comprennent le fuel domestique et le fuel léger.

Le contingentement des produits pétroliers fut supprimé en 1949: aussi, seuls, les chiffres des consommations postérieures à 1949 correspondent aux besoins réels.

Apparait ainsi l'extension très importante, par rapport à 1938, du marché des combustibles liquides; ce développement s'est particulièrement affirmé pour les fuels lourds.

La consommation de fuels du marché intérieur s'est répartie de la façon suivante:

	1938	1947	1948	1949	1950	1951	1952	PRÉVISIONS 1957	
								A	B
Fuels fluides:									
Chauffage central	250	190	240	307	401	499	583	1.500	1.375
Boulangerie	150	150	165	179	210	217	234	200	260
Industrie et divers	455	373	442	513	672	832	935	1.240	1.045
Fuels lourds:									
S. N. C. F.	0	246	747	952	907	900	862	850	850
E. D. F.	0	199	312	681	499	477	552	600	600
Industrie et divers	440	603	1.146	1.527	1.978	2.415	2.301	3.050	2.850

(*N. B.* — Sous la rubrique « industrie et divers » sont comprises certaines consommations qui n'appartiennent pas au secteur industriel, telles que chauffage de grands immeubles au fuel lourd, navigation intérieure, emploi dans les moteurs agricoles: l'ensemble de ces consommations représente approximativement 250.000 à 300.000 tonnes par an).

L'accroissement de la consommation de combustibles liquides trouve sa cause essentielle dans le déficit en sources d'énergie nationale, devant lequel l'économie française se trouvait placée au lendemain de la guerre. Au moment où s'élaborait le premier plan de modernisation et d'équipement, on prédisait une pénurie européenne de combustibles dont le terme était difficilement prévisible et les pouvoirs publics (en même temps qu'un programme de développement à long terme de la production houillère était établi), exprimèrent le désir que l'appoint d'énergie indispensable fut assuré rapidement par les combustibles liquides; le fuel apportait, en effet, une énergie bon marché et moins coûteuse en devises que des importations de combustibles solides.

C'est ainsi que les secteurs publics, S. N. C. F. et E. D. F., développèrent une politique d'emploi du fuel. Par ailleurs, le consommateur industriel trouvait fréquemment en ce dernier des avantages d'ordre économique — économies sur le prix du combustible du fait de sa situation géographique ou de la substitution à des qualités de charbon coûteuses, économies sur les frais de manutention et sur la main-d'œuvre de chauffe — et parfois d'ordre technique: améliorations de fabrications, du fait d'une meilleure souplesse ou d'une meilleure régularité de marche. Ces raisons expliquent le développement de l'emploi des fuels dans l'industrie; sur l'ensemble des combustibles solides et liquides consommés par cette dernière, cette part est passée de 8 p. 100 en 1938 à quelque 22 à 23 p. 100 en 1952. Parallèlement, la commodité d'emploi des fuels fluides pour le chauffage d'immeubles explique l'extension de ce marché; la part des combustibles liquides y est toutefois faible: elle peut être estimée à 6 p. 100 environ, les parts du charbon et du gaz étant respectivement de 92 p. 100 et de 2 p. 100.

Les prévisions de consommations qui sont données pour l'année 1957 ont été établies par la commission de modernisation des carburants, à l'occasion des travaux poursuivis dans le cadre du deuxième plan de modernisation et d'équipement en cours d'élaboration. Deux hypothèses A et B ont été faites, qui correspondent respectivement à des accroissements de 30 et de 20 p. 100 du niveau de la production industrielle de 1952 à 1957.

Ces prévisions font apparaître principalement un infléchissement sensible de la demande en fuels lourds; l'année 1952 a marqué un arrêt dans la progression des ventes de fuels lourds en secteur industriel; la consommation a légèrement repris au cours du premier semestre 1953 (augmentation estimée à 50.000 tonnes sur le premier semestre 1952), mais tout porte à penser que le gradient de consommation sera beaucoup plus faible que dans le passé.

Différente est, au contraire, l'évolution attendue de la consommation de fuels fluides au chauffage domestique; le combustible liquide, par l'automaticité de ses installations, doit apporter dans ce domaine un plus grand confort joint à une élévation du standard de vie.

Les divers aspects de cette évolution du marché des fuels sont examinés dans le paragraphe IV ci-après, qui traite des problèmes posés par la concurrence fuel-charbon

UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

II. — POSSIBILITES EVENTUELLES D'ACCROITRE LE RENDEMENT EN ESSENCE DE NOS RAFFINERIES

Lorsqu'il décide des investissements qu'il réalisera, le raffineur de pétrole oriente la structure de ses outils de production, compte tenu de l'évolution de la structure des consommations au marché qu'il prévoit et en fonction de l'état d'avancement des techniques de raffinage au moment de son choix; les délais que nécessite la construction d'une unité importante varient de deux ans et demi à trois ans. Enfin, les divers facteurs qui interviennent, dont en particulier le nombre d'octane des essences, font que la souplesse possible de la structure de production (parts relatives d'essence et de fuel) est relativement faible dans un état donné d'équipement des raffineries.

Les unités de raffinage qui permettent d'augmenter l'indice d'octane des essences se répartissent en deux groupes distincts: d'une part, les unités de reforming qui traitent la partie lourde de l'essence préexistante dans le pétrole brut (cette essence lourde a un faible indice d'octane) et, d'autre part, les unités de cracking qui produisent une essence à haut indice d'octane par traitement de produits plus lourds: gas-oil et fuel. Ainsi alors que le reforming modifie peu le rendement en essence sur brut, le cracking augmente ce rendement en abaissant parallèlement le rendement en fuels.

Les années récentes ont montré les avantages des unités catalytiques, aussi bien pour les reformings que pour les crackings, comparativement au simple traitement thermique qui était pratiqué jusqu'alors.

Les rendements moyens obtenus par cracking catalytique d'une tonne de fuel sont à peu près les suivants:

90 kgs de butane;
360 kgs d'essence à haut indice d'octane;
420 kgs de gas-oil et fuel lourd;
130 kgs de gaz, coke et pertes.

Le traitement au craking catalytique fait d'ailleurs disparaître beaucoup plus de fuel lourd que de gas-oil.

Un élément d'un ordre différent peut enfin intervenir pour décider du choix d'une unité de reforming catalytique: ce procédé, en effet, permet la production de produits aromatiques et d'essence aviation, cette dernière pouvant être aussi obtenue par traitement au cracking catalytique mais de façon beaucoup plus coûteuse.

Alors que les raffineries françaises disposaient essentiellement jusqu'ici d'unités de reforming thermique, le programme de construction d'unités de cracking catalytique en cours d'achèvement va infléchir en 1954 les fabrications vers une plus grande production d'essence et une plus faible production de fuels.

Il convient d'ailleurs de souligner que la capacité de cracking catalytique installée en France (y compris l'unité de la raffinerie de Donges dont la construction est maintenant pratiquement terminée) représente un pourcentage de la capacité de distillation qui est en général plus faible que dans les autres principaux pays raffineurs d'Europe, comme l'indique le tableau suivant:

PAYS	CAPACITÉ de distillation (fin 1954) (1)	CAPACITÉ de cracking catalytique (fin 1954) (2)	RAPPORT 2/1
	En tonnes/an	En tonnes/an	P. 100
France	26.880.000	2.300.000	8,6
Grande-Bretagne	29.940.000	4.800.000	16
Pays-Bas	10.300.000	1.170.000	11,5
Allemagne	11.230.000	2.360.000	21
Italie	18.320.000	1.340.000	7,3

(Troisième rapport du comité du pétrole de l'O. E. C. E.)

D'autres projets de construction de crackings catalytiques en France sont actuellement envisagés, mais il faut tenir compte des délais nécessaires pour leur réalisation (environ 3 ans pour une unité). La structure de production est donc à peu près fixée jusqu'en 1957.

D'autre part, il est nécessaire que cette structure de production corresponde aux besoins de la consommation. Nous verrons plus loin que, jusqu'en 1957, cet équilibre semble réalisé avec les unités existantes.

III. — SITUATION DU PROGRAMME DE CONSTRUCTION DE CRACKING CATALYTIQUE. — COUT DES INVESTISSEMENTS NECESSAIRES

La pénurie de charbon a cessé brusquement en 1949, pour reprendre au moment de la guerre de Corée. C'est à la fin de cette première période de demande réduite en combustibles que fut prise la décision de construire en raffineries un ensemble de cinq unités de cracking catalytique.

Le cracking de la raffinerie de Frontignan est en marche normale depuis plus d'un an; les unités de Berre, Port-Jérôme et la Mede ont démarré en juin 1953. La mise en route de l'unité de la raffinerie de Donges est prévue pour la fin de l'année 1953.

Le coût de chacune de ces unités, réajusté aux conditions actuelles, est estimé à 4 milliards de francs pour l'unité proprement dite, ou à 5 milliards de francs si l'on inclut les aménagements généraux pour l'alimentation de l'unité. L'investissement global représente ainsi 25 milliards environ.

En dépit du volume des investissements qu'un tel programme représente, des facteurs économiques orientent le raffineur vers le traitement toujours plus poussé du pétrole brut et la fabrication de produits toujours plus élaborés. La structure des prix des produits issus du raffinage est en effet calculée dans le monde sur celle qui est déterminée par les conditions du marché aux Etats-Unis. Celles-ci représentent un équilibre entre les prix du brut et des produits raffinés, et pour se rapprocher au maximum de la rentabilité des usines américaines, le raffineur français doit tendre vers une même structure de production, c'est-à-dire vers une fabrication accrue de produits mieux valorisés que le fuel lourd. Alors que sur le marché français l'essence a représenté en 1952 28 p. 100 et le fuel lourd 34 p. 100 de la consommation intérieure, sur le marché des Etats-Unis, les pourcentages étaient de 37 p. 100 d'essence et de 27 p. 100 de fuel lourd; l'importance plus faible du fuel sur le marché américain est due d'ailleurs pour une large part aux ressources considérables en gaz naturel de ce pays.

Les structures de production étaient les suivantes en 1952: en France 21,5 p. 100 d'essence et 38 p. 100 de fuel lourd, aux U. S. A., 37,5 p. 100 d'essence (1) et 20,5 de fuel lourd; les raffineries américaines ne satisfont pas à la consommation totale de fuel résiduel du marché; une part non négligeable est en effet importée du Vénézuela (entre 15 et 20 millions de tonnes par an, soit quelques 20 p. 100 de la consommation américaine).

L'incidence de la mise en route des unités de cracking catalytique sur la structure de production des raffineries françaises est précisée par le tableau suivant, qui rapproche les rendements sur brut obtenus en 1951 sans crackings catalytiques à ceux qui ont été estimés pour l'année 1954; les cinq unités de cracking permettront de traiter environ 2.500.000 tonnes de gas-oil et fuel lourd par an.

TABLEAU N° 3. — *Rendements en poids sur pétrole brut.*

	1951	1954 (Prévisions.)
Brut traité	18.600.000 tonnes.	23.000.000 de tonnes.
Essence	21,0 p. 100	25 p. 100
Gas oil total	22,5 p. 100	20,5 p. 100
Fuel lourd total	40 p. 100	36 p. 100

(*N. B.* — Il est commode et plus significatif de décomposer les fuels fluides en gas oil et fuel lourd; le fuel domestique comprend environ 95 p. 100 de gas oil et 5 p. 100 de fuel lourd, alors que le fuel léger comprend 50 p. 100 de gas oil et 50 p. 100 de fuel lourd.)

(1) Il s'agit là de l'essence obtenue à partir du pétrole brut. Une ressource appréciable en essence est obtenue aux Etats-Unis par dégazolinage du gaz naturel.

D'autres facteurs interviendront dans les prochaines années, pour diminuer la production de fuel lourd, dont notamment:

Développement des usages des gaz produits en raffineries: extension des marchés du propane et du butane, ventes de gaz à usage de gaz de ville, fabrications chimiques telles que caoutchouc synthétique par exemple, production d'essences aviation; les gaz légers produits au cours du traitement du pétrole brut sont utilisés, concurremment avec le fuel lourd, comme combustible en raffineries. Le développement des ventes de gaz se traduit ainsi par une augmentation des consommations de fuel lourd des raffineries;

Développement du marché des bitumes; la production française de brai de houille ne suffit pas aux besoins des usines d'agglomération de fines de charbon, et des tonnages notables de brai de houille doivent être importés. Les études en cours doivent permettre de substituer progressivement à ces importations des bitumes de pétrole; quelque 250.000 à 300.000 tonnes/an pourront être ainsi fournies par les raffineries dans les années à venir. Cela doit entraîner une diminution sensible de la production de fuels lourds: une tonne de bitume en plus équivaut en effet approximativement à 2 tonnes de fuel lourd en moins, car une tonne de fuel fluide est produite au cours de la transformation.

Alors que la production d'une tonne d'essence s'accompagnait, en 1951, de la production de 1,9 tonne de fuel lourd, la correspondance sera, en 1954, pour un taux de marché maximum des unités de cracking d'environ une tonne d'essence pour 1,45 tonne de fuel lourd.

En regard, l'ensemble du marché intérieur français, des soutes en métropole et des marchés intérieurs d'Afrique du Nord, marchés approvisionnés pour la plus grande part à partir des raffineries françaises, a consommé en 1952 1,66 tonne de fuel lourd pour une tonne d'essence. Les prévisions conduisent à une correspondance de 1,56 et 1954 et 1,42 en 1957.

Ces quelques chiffres marquent l'importance de l'infléchissement de la structure de production dû aux crackings catalytiques; ils montrent aussi que la capacité de cracking catalytique est en ligne avec les besoins prévus du marché jusqu'en 1957.

Dans l'état actuel de la technique, le rendement en essence obtenu dans une raffinerie disposant d'unités de cracking catalytique est limité par la teneur en soufre du fuel résiduel; on ne pourrait en effet dépasser un rendement de 30 à 35 p. 100 sur pétrole brut (suivant les pétroles bruts du Moyen-Orient), sous peine de voir la teneur en soufre dépasser la teneur limite fixée à 4 p. 100; au delà le fuel lourd n'est plus un produit marchand.

IV. — PROBLEMES POSES PAR LA CONCURRENCE FUEL-CHARBON

L'évolution à long terme des outils de production des raffineries doit être appréciée en fonction des besoins en énergie à long terme du marché français. Il est en effet moins coûteux en devises de produire une tonne de fuel supplémentaire dans les raffineries françaises que d'importer la même tonne de fuel.

Tout en satisfaisant au développement du marché des carburants (essence et gas oil moteur), le raffineur peut en effet dans l'avenir orienter ses techniques de fabrication vers une plus ou moins grande production de fuels: un premier choix consiste dans l'emploi de la technique de traitement en distillation-reforming (raffinerie 1), un autre choix dans l'emploi de cette technique avec transformation des produits lourds en essence par cracking catalytique (raffinerie 2).

Pour une même production d'essence et de gas oil moteur, la raffinerie 1 devra traiter un tonnage de pétrole brut supérieur à celui traité par la raffinerie 2, et aura une production de fuels supérieure à celle de la raffinerie 2. Le tonnage supplémentaire de fuels obtenu par la raffinerie 1 est à peu de chose près égal au tonnage supplémentaire de pétrole brut traité par cette même raffinerie par rapport à la raffinerie 2.

On peut dire, en d'autres termes, que marginalement une tonne supplémentaire de fuels est produite à partir d'une tonne supplémentaire de pétrole brut. Il s'ensuit que le coût en devises d'une tonne marginale de fuel produite en raffinerie est égal au coût en devises d'une tonne marginale de pétrole brut importé et ce dernier est largement inférieur au coût en devises d'une tonne de fuel importé.

a) *Données générales sur le marché des combustibles.*

Il a été dit précédemment que la pénurie en énergie devant laquelle se trouvait placée l'économie française au lendemain de la guerre avait conduit les pouvoirs publics à promouvoir l'emploi des combustibles liquides.

En 1950, cette pénurie fit place à une pléthore en combustibles; les pouvoirs publics demandèrent alors que soient limitées à un certain tonnage les ventes de fuels fluides et lourds sur le marché intérieur, et un accord fut conclu dans ce sens entre Charbonnages de France et sociétés pétrolières.

La pénurie réapparut au moment de la guerre de Corée; un effort supplémentaire fut demandé aux combustibles liquides, en même temps que de très onéreuses importations de charbons américains et autres devaient être consenties.

En 1952 enfin, et jusqu'à présent, une nouvelle période de récession économique s'ouvre, qui repose une seconde fois le problème de la concurrence du fuel et du charbon.

La consommation de fuel, nécessaire en période de haute conjoncture à la satisfaction des besoins en énergie et qui permit alors de réduire la demande de charbons d'importation, constitue en période de basse conjoncture un débouché qui échappe évidemment pour une large part aux houillères françaises; si l'on a assisté en période de prix élevés du fuel à des conversions d'installations au charbon, l'équipement mixte est toutefois l'exception dans le secteur privé (1), parce que très coûteux.

Aussi bien en 1950 qu'aujourd'hui, la récession économique, avec la réduction ou le plafonnement de la consommation qui l'accompagne et amplifiée par le destockage de l'usager qui joue à contretemps de la conjoncture, a été un facteur non négligeable dans la création d'une situation excédentaire en combustibles. En 1952, enfin, une bonne hydraulicité intervint dans le même sens pour réduire la consommation de charbon des centrales thermiques.

Enfin, la nature même de la production charbonnière lui confère à court terme une rigidité, qui rend difficile son adaptation rapide aux fluctuations de la consommation.

b) *Les divers aspects de la concurrence fuel-charbon.*

1° *Les prix.* — Jusqu'en avril 1950, le prix des fuels était rattaché au prix d'un charbon de référence: le prix du fuel lourd, départ raffinerie, était égal à 1,7 fois le prix départ mines d'un charbon fictif comprenant 50 p. 100 de charbon tout venant, 25 p. 100 de fines maigres brutes et 25 p. 100 de fines maigres lavées du bassin du Nord-Pas-de-Calais. Lorsque le groupement d'achat des carburants fut supprimé, la compensation fut abandonnée et depuis, le prix des fuels sur le marché intérieur français est calculé à partir de leur prix mondial et majoré de la protection à l'industrie du raffinage (2) des frais de transport et marges de distribution et de diverses taxes. La détermination de ce prix suit ainsi la règle mondiale d'établissement des prix des produits pétroliers; le prix à l'exportation des raffineries du Golfe du Mexique ou des Caraïbes est majoré du fret sur la relation Caraïbes-ports français de l'Atlantique, les raffineries des Caraïbes ayant pris sur les marchés d'exportation la part prépondérante qu'occupaient antérieurement les raffineries du Golfe du Mexique.

Le prix des fuels en France est ainsi en ligne avec le prix mondial.

En ce qui concerne l'évolution du rapport du prix du fuel lourd n° 2 au prix du charbon de référence, à l'exception des derniers mois de 1951 et des premiers mois de 1953, le rapport des prix a été supérieur au coefficient 1,7. Les fluctuations du prix du fuel, dues pour la plus large part aux variations de l'élément fret, sont moins accusées depuis que le fret retenu dans le calcul du prix est le taux d'affrètement de tankers à deux ans au lieu du taux « spot » correspondant à l'affrètement au voyage qui était retenu antérieurement et dont les variations sont beaucoup plus amples. On voit également la hausse des prix du fuel survenue au 1er août 1953 et au 1er novembre, du fait des mesures adoptées par les pouvoirs publics (cf. 3° ci-après) et de la hausse du prix du fuel résiduel sur le marché du Golfe du Mexique consécutive à l'augmentation des prix du pétrole brut.

---

(1) Le cas des centrales électriques est en effet différent.

(2) La protection, calculée sur le prix d'importation, est de 3 p. 100 pour les fuels lourds et légers, 5 p. 100 pour le fuel domestique.

Le mécanisme de fixation des prix des charbons français est plus complexe, car il résulte d'un équilibre financier entre les divers bassins, réalisé par le moyen d'une compensation.

En prenant comme référence les prix sur le marché français avant la guerre, le prix du fuel lourd est au coefficient 23 et celui du charbon au coefficient 29. Il ne s'agit point là d'ailleurs d'une situation particulière à la France, mais d'une évolution qui se marque sur le marché mondial de l'énergie; une telle évolution n'est pas sans affecter les parts respectives de ces deux sources d'énergie; d'après une étude publiée récemment par l'organisation des Nations-Unies, la part du charbon dans la consommation mondiale d'énergie est passée de 76 pour cent en 1929 à 59 p. 100 en 1950, alors que la part des combustibles liquides passait de 14 p. 100 à 24 p. 100, et celle du gaz naturel de 4 p. 100 à 10 p. 100.

2° *L'aspect devises.* — L'évolution de la répartition en devises et en francs des dépenses nécessaires à l'approvisionnement français en produits pétroliers a été précisée dans la première partie de ce rapport. Cette dépense couvre la totalité des produits tirés du pétrole; si l'on distingue parmi eux les produits « de monopole », qui sont essentiellement les essences, le gas-oil moteur et les huiles de graissage, il apparaît que l'importation directe de ces produits nécessiterait une dépense en devises largement supérieure à celle consentie pour les importations de pétrole brut correspondantes. En d'autres termes, dans un état donné d'équipement des raffineries correspondant à une certaine structure de production, on peut considérer que le fuel produit n'est pas la source d'une dépense en devises supplémentaires.

Ce n'est qu'à long terme, par le choix qui est fait du développement des outils de raffinage, qu'une production supplémentaire de fuel peut être considérée comme entraînant une sortie de devises effective. Sous cet angle, la dépense en devises pour une tonne supplémentaire de fuel est très largement inférieure à la dépense en devises pour l'importation du charbon équivalent.

3° *Interventions gouvernementales.* — Il a été indiqué précédemment que les difficultés rencontrées en 1950 par les houillères avaient amené la signature d'un accord entre Charbonnages de France et société de pétrole qui limitait les tonnages de fuels fluides et lourds mis sur le marché intérieur jusqu'au 1er juillet 1953; cet accord a été respecté dans son ensemble, mais les événements ultérieurs devaient le rendre inopportun.

De plus, les taxes intérieures sur les fuels avaient été calculées en 1949 pour répondre au souci d'une égale taxation *ad valorem* sur le fuel et sur le charbon.

Les nouvelles difficultés qui se sont fait jour depuis 1952 ont conduit les pouvoirs publics à prendre diverses mesures:

A titre provisoire et depuis le 1er mai 1953, une taxe de 750 francs par tonne est perçue sur tous les fuel oils, sous la forme d'une redevance au profit du fonds de soutien aux hydrocarbures nationaux (1). L'objet de cette taxe est de tenir compte de la disparité du taux de change officiel au taux de change réel, disparité qui a été estimée à 12 p. 100.

Un accord analogue à celui conclu en 1950 et limitant les ventes de fuel lourd à l'industrie sur une certaine période fait actuellement l'objet d'un examen commun des industries du charbon et du pétrole.

Enfin, la hausse des prix des produits pétroliers aux Etats-Unis s'est traduite au 1er novembre dernier par une augmentation de 150 francs par tonne du fuel lourd et 120 francs par tonne du fuel léger.

Le fuel lourd, limité en tonnages avec des prix en hausse, ne saurait ainsi exercer dans la situation présente une concurrence préjudiciable à l'écoulement de la production charbonnière.

c) *Eléments à prendre en considération pour la détermination d'une politique en matière de combustibles.*

Toute politique gouvernementale réglant les rapports des fuel oils et du charbon ne peut être conçue qu'à suffisamment long terme pour permettre une adaptation réciproque des ressources et des besoins; une action brutale visant à l'amélioration immédiate du secteur charbonnier peut fort bien se révéler antiéconomique à terme, et il n'est par ailleurs pas possible de supprimer des allocations de fuel à des consommateurs qui dans le passé ont été poussés à s'équiper au fuel, et pour lesquels l'emploi du charbon représenterait le plus souvent une dépense d'équipement supplémentaire.

Une telle politique doit certainement veiller à permettre en priorité l'écoulement du charbon national bon marché, mais une protection autarcique de la production charbonnière contre le fuel s'avèrerait à long terme néfaste pour l'économie du pays, si elle devait conduire à une hausse du prix de l'énergie sur le marché français.

L'intérêt du consommateur ne saurait enfin ne pas être pris en considération, et ce serait un étrange paradoxe que l'adoption d'une telle politique autarcique, après que la France ait été à l'origine de la création de la Communauté européenne du charbon et de l'acier.

Récemment le comité directeur de la Xe région économique (Provence et Bas-Rhône) exprimait ainsi le même souci:

« La péréquation des prix de l'énergie maintient au profit de certaines régions les avantages que leur situation géographique leur a valu dans le passé au détriment d'autres régions qui pourraient désormais, grâce à l'utilisation de nouvelles sources d'énergie, compenser le handicap que leur situation géographique constituait autrefois pour leur développement industriel.

« La péréquation des prix de l'énergie fausse les conditions de concurrence avec les pays voisins qui bénéficient de la proximité de sources d'approvisionnement d'énergie à bon marché. »

Dans les perspectives d'évolution des consommations de fuels, il convient de distinguer le marché des fuels lourds du marché des fuels fluides.

Pour les fuels lourds, comme il l'a été mentionné ci-dessus, c'est un infléchissement très sensible du développement de la consommation qui est à prévoir. Les nouvelles unités de cracking catalytique et les conditions économiques mêmes qui orientent le raffinage vers une meilleure valorisation du pétrole brut par une élaboration plus complète, doivent affirmer une nouvelle tendance. De plus l'extension continue du programme de centrales thermiques d'Electricité de France pour assurer ici un débouché croissant à la production charbonnière; il ne serait d'ailleurs pas raisonnable de développer l'emploi du fuel dans ce secteur qui ne l'utilise pas avec de meilleurs rendements que le charbon.

Enfin, de nouveaux projets de cracking catalytique sont à l'étude qui permettraient au delà de 1957 de réduire davantage la production de fuel lourd; encore reste-t-il à s'assurer que les besoins en énergie d'une production française en expansion pourront être satisfaits par des ressources nationales compétitives à l'échelle européenne.

Le marché des fuels fluides pour le chauffage domestique mérite un examen particulier; d'une part en effet la nature même du fuel domestique, qui est pour des raisons fiscales un distillat pollué par l'addition de résidus lourds, nécessite sans raisons économiques une installation de chauffe plus onéreuse que celles qui à l'étranger utilisent un distillat pur, d'autre part le combustible liquide, par l'automaticité et la commodité qu'il apporte, peut fournir au chauffage un service qui n'a pas été jusqu'ici généralisé pour le charbon. Dans cette catégorie d'utilisations, le rapport pondéral d'équivalence fuel-charbon est largement supérieur au rapport des pouvoirs calorifiques.

Les charbons de qualité pour les petites installations de chauffage sont actuellement importés; les importations d'anthracite et d'autres charbons à usage domestique ont atteint en 1952 un volume d'environ trois millions de tonnes, et le plan charbonnier prévoit qu'elles seraient encore de quelque deux millions de tonnes en 1961.

Une grande part de ces charbons proviendra des pays de la Communauté, mais le fuel doit pouvoir tenter sa chance à conditions de concurrences égales contre un charbon importé et même un charbon national si celui-ci est trop cher; le prix d'une tonne d'anthracite rendu consommateur à Paris est de 19.000 francs, soit à peu près le prix d'une tonne de fuel domestique. Le coût du chauffage domestique n'est-il pas un élément important du standard de vie ?

(1) Les redevances sur l'essence et le gas oil ont été à la même date abaissées d'une quantité correspondante.

Importation de pétrole brut (Annexe I).

Année 1952.

	C. F. P.			IRAK	ARABIE		KUWAIT
	Irak.	Qatar.	Basrah.	autre que C. F. P.).	Ras Tanura.	Sidon.	
Premier semestre 1952:							
C. F. R.	295.761	348.770	150.159	»	563.527	290.313	134.507
S. G. H. P.	»	»	»	»	»	24.914	1.090.949
Shell Berre	»	»	»	582.795	»	»	891.275
Esso	»	»	»	128.985	107.631	290.341	192.549
Socony	»	»	»	87.384	183.425	179.703	»
R. F. P. A.	115.974	»	»	116.986	23.442	125.526	»
R. P. G.	»	»	»	»	168.850	239.701	»
Pétrofrance	»	»	»	»	8.996	46.986	15.000
	1.111.735	348.770	150.159	916.141	1.055.871	1.131.484	2.924.260
Deuxième semestre 1952:							
C. F. R.	1.792.554	387.731	303.164	»	32.493	43.844	»
S. G. H. P.	»	»	»	»	»	»	1.997.016
Shell Berre	»	»	»	839.706	»	»	715.744
Esso	»	»	»	61.867	415.182	290.908	238.449
Socony	»	»	»	156.810	140.279	147.569	»
R. F. P. A.	79.141	33.860	»	119.000	102.807	151.253	»
R. P. G.	»	»	»	»	108.222	358.413	»
Pétrofrance	»	»	»	»	»	17.135	33.987
	1.871.895	421.641	303.164	1.177.383	798.983	943.412	2.985.223
Année 1952	2.983.630	770.411	453.923	2.093.524	1.854.854	2.074.896	5.909.473

	QATAR autre que C. F. P.).	BASRAH autre que C. F. P.).	COLOMBIE	VENEZUELA	U. S. A.	TOTAUX
Premier semestre 1952:						
C. F. R.	51.976	»	»	»	»	2.475.013
S. G. H. P.	»	»	»	»	»	1.715.863
Shell Berre	»	13.922	47.248	362.415	»	1.897.366
Esso	75.435	»	»	283.189	13.694	1.166.794
Socony	»	»	»	»	»	450.512
R. F. P. A.	63.095	»	»	»	25.720	465.743
R. P. G.	»	»	»	»	»	398.551
Pétrofrance	»	»	»	»	»	70.982
	190.506	13.922	47.248	645.304	39.414	8.574.804
Deuxième semestre 1952:						
C. F. R.	»	»	»	»	»	2.559.706
S. G. H. P.	45.890	»	»	»	»	2.042.926
Shell Berre	»	51.996	»	412.418	»	2.029.864
Esso	48.164	14.017	»	199.796	15.461	1.214.531
Socony	69.745	»	»	»	»	564.103
R. F. P. A.	81.210	»		»	20.887	508.148
R. P. G.	»	»		»	»	461.665
Pétrofrance	»	»	»	»	»	51.122
	245.009	66.013	»	603.154	46.348	9.562.222
Année 1952	435.512	79.935	47.248	1.248.458	85.762	18.037.026

Exportations de produits pétroliers (Annexe II)

Année 1952.

Gaz de pétrole	23.182,5	Fuels fluides	206.680
Essences	336.158	Fuels lourds	922.475
Lampant	81.990	Bitumes	40.834
White spirit	17.410	Paraffine	235
Gas oil	801.782	Lubrifiants	12.804,9

Navires citernes pétroliers longs-courriers en service au 1er janvier 1953.

NAVIRES	ANNÉE de construction	PORT en lourd.	ARMATEURS (observations).
		Tonnes	
X 1 *Ardeshir*	1944	16.944	Association pétrolière.
2 *Asiatic*	1940	22.172	Auxiliaire navigation.
3 *Astrine*	1946/1948	9.213	Pétrole d'outre-mer.
4 *Ashtarak*	1952	19.710	Pétrole d'outre-mer.
5 *Astarté*	1948	22.091	Auxiliaire navigation.
6 *Baghdad*	1949	22.058	Navale des pétroles.
7 *Bahram*	1929	12.205	Association pétrolière.
8 *Berenice*	1952	31.612	Auxiliaire navigation.
X 9 *Berry*	1944	16.966	S. F. T. P.
10 *Bethsabée*	1952	31.698	Auxiliaire navigation.
11 *Bourgogne*	1937	11.854	S. F. T. P.
12 *Brieve*	1929	12.145	Courtage et transport.
X13 *Caltex-Bordeaux*	1943	16.545	Outre-mer de navigation pétrolière.
X14 *Célimène*	1945	17.027	C. A. A.
15 *Champagne*	1950	17.516	S. F. T. P.
16 *C. F. P.*	1922	9.840	Mazout Transport.
17 *Dauphiné*	1950	15.211	S. F. T. P.
18 *Doha*	1952	24.384	Navale des pétroles.
19 *Danges*	1944	10.050	C. M. T. G. (goudronnier).
20 *Du Bellay*	1950	17.427	Petrolankers (prod. clairs).
X21 *Esso-Bretagne*	1944	16.428	Esso Standard.
X22 *Esso-France*	1945	16.545	Esso Standard.
23 *Esso-Gascogne*	1939	14.750	Esso Standard.
24 *Esso-Guyenne*	1926/1951	6.444	Esso Standard (huilier).
25 *Esso-Languedoc*	1933	17.590	Esso Standard.
X26 *Esso-Normandie*	1944	16.577	Esso Standard.
27 *Esso-Picardie*	1931	17.620	Esso Standard.
28 *Esso-Provence*	1933/1949	17.863	Esso Standard.
X29 *Fernand-Gilabert*	1944	16.810	Association pétrolière.
30 *Floréal*	1949	16.040	S. T. M. P.
31 *Franche-Comté*	1936	14.854	S. F. T. P.
32 *Fumure*	1951	15.860	Nationale de navigation
X33 *Frontenac*	1944	16.703	Mazout Transport.
34 *Germinal*	1947	16.050	S. T. M. P.
X35 *Goufreville*	1944	16.966	Navale des pétroles.
36 *Iacra*	1935	12.311	Société maritime Shell.
37 *Lanthing*	1935	12.116	Société maritime Shell.
38 *Idas*	1935	12.308	Société maritime Shell.
39 *Riade*	1952	19.612	Court. Transp. et Delmas.
40 *Imbricaria*	1935	12.335	Société maritime Shell.
41 *Iolaea*	1936	12.100	Société maritime Shell.
X42 *Janon*	1944	16.844	Société maritime Shell.
43 *Kirkouk*	1951	24.384	Navale des pétroles.
44 *Kobad*	1928	11.578	Association pétrolière.
45 *La Baise*	1949	7.735	Etat - Mazout Transport (blancs).
46 *La Saône*	1949	16.850	Etat-Auxiliaire navigation.
47 *La Seine*	1949	16.830	Etat-Auxiliaire navigation.
48 *Limousin*	1930	12.677	S. F. T. P.
49 *Lorraine*	1937	15.250	S. F. T. P.
50 *Messidor*	1952	19.300	S. T. M. P.
X51 *Minerve*	1944	16.876	Shell Maritime.
52 *Motrix*	1922	9.840	Mazout-Transport.
X53 *Nivose*	1943	16.747	Nationale de navigation.
54 *Norice-Le Maou*	1949	16.040	Navale des pétroles.
X55 *Orcher*	1944	16.966	Navale des pétroles.
56 *Orléanais*	1951	17.932	S. F. T. P.
57 *Palmyre*	1940	22.082	Navale des pétroles.
58 *Pechelbronn*	1943	12.059	Courtage et transport.
59 *Prairial*	1945	17.034	S. T. M. P.
60 *Président-Meny*	1948	16.040	Navale des pétroles.
61 *Purfina-Angleterre*	1951	16.500	Purfina-Transport.
X62 *Purfina-France*	1944	16.602	Petrofina-Française.
63 *Rémy-Belleau*	1947	9.359	Petrolankers (prod. blancs).
64 *Rhéa*	1928	11.733	Auxiliaire navigation.
X65 *Ronsard*	1944	16.750	Petrolankers.
66 *Roussillon*	1951	17.600	S. F. T. P.
67 *Roxane*	1929	11.833	Auxiliaire navigation.
68 *Saintonge*	1936	14.854	S. F. T. P.
69 *Saint-Patrice*	1952	17.588	Association pétrolière.
70 *Salome*	1940/1948	18.807	Auxiliaire navigation.
71 *Sévane*	1944	12.137	Pétroles outre-mer.
72 *Tamaha*	1944	10.393	Mazout-Transport.
73 *Théodora*	1944/1946	15.600	C. A. A.
74 *Touraine*	1934	10.028	S. F. T. P.
75 *Vendée*	1928	14.496	S. F. T. P.
76 *Vendémiaire*	1929	14.060	Nationale de navigation
X77 *Ventôse*	1944	16.884	Nationale de navigation
X78 *Zanguezour*	1944	16.900	Pétroles d'outre-mer.
Total		1.244.422	

X = T2

Navires citernes pétroliers caboteurs en service au 1er janvier 1953.

NAVIRES	ANNÉE de construction.	PORT en lourd.	ARMATEURS
		Tonnes.	
1 *Artabaze*	1922	650	Association pétrolière.
2 *Atar*	1922	530	Association pétrolière.
3 *Brunt*	1944	1.031	Fouquet Sacop.
X 4 *Cap-Cos*	1950	609	C. M. T. G.
X 5 *Cap-Ferrat*	1946	2.250	C. M. T. G.
X 6 *Capitaine-Dagorne*	1943	700	C. M. T. G.
7 *Céténe*	1931	1.100	C. N. P.
X 8 *Esso-La Malleraye*	1930	2.945	Esso Standard.
X 9 *Esso-Le Caroubier*	1952	2.775	Esso Standard.
10 *Esso-Port-Jérôme*	1947	2.700	Esso Standard.
11 *Esso - Roche-Maurice*	1949	2.700	Esso Standard.
12 *Gabian*	1946	682	Association pétrolière.
X13 *Ginouse*	1944	1.031	Fouquet-Sacop.
X14 *Mexphalte*	1950	2.480	Shell.
15 *Nord-Est*	1938	705	Citerna-Maritime.
16 *Octane*	1939	2.670	C. N. P.
17 *Port-de-Bouc*	1950	2.094	Soflumar.
18 *Port-Lyautey*	1938	715	Soflumar.
19 *Port-Saint-Louis*	1928	1.519	Soflumar.
20 *Port-Vendres*	1928	5.954	Soflumar.
21 *Purfina-Tunisie*	1947	2.570	Purfina-Maritime.
22 *Rosalain*	1928/1949	650	Chantiers navals du Sud-Ouest.
23 *Schellphalte*	1952	3.487	Société maritime Shell.
X24 *Shellspra*	1923	2.419	Société maritime Shell.
X25 *Spramex*	1928	2.984	Société maritime Shell.
26 *Sud-Est*	1939	845	Citerna-Maritime.
27 *Suroit*	1938	720	Citerna-Maritime.
28 *Tilda*	1942	700	C. M. T. G.
29 *Tonyris*	1923	659	Association pétrolière.
		50.873	

X = goudronnier et asphaltier.

NOTA. — Le *Gignac* et le *Rognac* (950 et 900 Tdw), qui figuraient sur la liste au 1er janvier 1952, ont été placés dans la catégorie « citernes de ports ». Le *Lac-Favin* (2.540 Tdw) a été rendu à la marine nationale.

ANNEXE II

NOTE

présentée par M. Byé sur le rapport concernant le *cartel international* du pétrole soumis par la Federal Trade Commission au « Subcommittee on Monopoly of the Select Committee on small business United States Senate », 82e congrès, 2e session, Committee print n° 6, U. S. Government printing office, Washington, 22 août 1952.

Cette note est un résumé du rapport de la F. T. C. Elle a retenu surtout ce qui concerne directement ou indirectement l'économie française. Toute appréciation et tout commentaire en sont exclus.

Le 19 septembre 1944, la « *Federal Trade Commission* », organisme officiel chargé de l'application de la législation anti-trust, demandait à son bureau économique de mener une enquête sur les cartels internationaux. En 1952, le comité du Sénat sur la petite entreprise demanda à la F. T. C. communication de ses informations sur le cartel du pétrole. Il s'agissait pour lui, notamment, de savoir:

1° Si les cinq grandes compagnies pétrolières américaines s'étaient jointes à deux compagnies étrangères en un cartel;

2° Si la structure des prix internationaux pétroliers a ou non imposé une charge excessive sur les économies de nations amies et ainsi sur le public américain, qui les aide économiquement et militairement;

3° Si une politique de « dumping » réalisée par le pétrole étranger sur le marché américain, à un coût net très inférieur aux prix établis en Europe et dans le proche Orient, cause ou non préjudice aux producteurs pétroliers indépendants des Etats-Unis.

En donnant l'éclairage de la publicité aux activités de ces compagnies pétrolières le présent rapport devrait empêcher tout abus de pouvoir dans le pays ou au dehors.

Telle est son origine.

PREMIERE PARTIE

Ressources et concentration de l'industrie pétrolière mondiale.

CHAPITRE Ier. — *Les ressources pétrolières mondiales.*

(Pages 5 à 14.)

CHAPITRE II. — *Concentration du contrôle sur l'industrie pétrolière mondiale.*

(Pages 21 à 33.)

Quelques pays ont un monopole gouvernemental ou une participation gouvernementale.

Mais *le caractère fondamental de l'industrie pétrolière mondiale est la position dominante de sept compagnies* internationales, dont cinq américaines: Standard Oil C° (New-Jersey), Standard Oil C° of California, Socony-Vacuum Oil C°, Ind., Gulf Oil Corp. et Texas C°, et deux compagnies anglo-allemandes: Anglo Iranian Oil C° Ltd et la Royal-Dutch-Shell. En dehors du Mexique et des pays sous contrôle russe, ces sept compagnies contrôlent, directement ou non, la production, le transport, le raffinage et la distribution de la plus grande partie du monde. Elles possèdent, en 1949, 65 p. 100 des réserves connues, dont 92 p. 100 de celles situées en dehors des Etats-Unis, du Mexique et de la Russie. Il est à remarquer qu'au Etats-Unis, par contre, elles ne détiennent que 34 p. 100 des réserves.

Dans la production brute de l'ensemble du monde, elles représentent 54,6 p. 100. Mais, là aussi, les pourcentages sont très différents hors des Etats-Unis et aux Etats-Unis: hors des Etats-Unis et de la Russie, leur production atteint 88 p. 100 (99 p. 100 pour le Proche-Orient seulement), tandis qu'aux Etats-Unis, elle n'atteint que 31,5 p. 100.

Pour le raffinage, elles détiennent 57 p. 100 de la capacité dans l'ensemble du monde, soit 77 p. 100, à l'exclusion des Etats-Unis et de la Russie et 44 p. 100 aux Etats-Unis même.

Le contrôle sur la capacité de « cracking » est potentiellement de plus grande signification économique que celui sur la capacité de raffinage. Il permet de modifier les proportions des produits pétroliers, donnant une plus grande flexibilité à l'offre. Certains produits, comme l'essence à fort degré d'octanes ou diverses matières destinées à l'industrie chimique ne peuvent être obtenus que par ce procédé. Les sept compagnies possèdent 57 p. 100 de la capacité de cracking du monde et 85 p. 100 de celle extérieure aux Etats-Unis et à la Russie.

Il est connu aussi que tous les pipe-lines importants hors des Etats-Unis sont la propriété des mêmes compagnies.

Le rôle des sept compagnies dans l'ensemble de l'économie mondiale est accru par les inter-connexions qui les lient.

Elles possèdent en commun des filiales comme l'I. P. C. En France, on peut noter que la Société des raffineries de pétrole de la Gironde a 85,21 p. 100 de son capital entre les mains de la California Texas Corporation, propriété elle-même à 50 p. 100 de la Standard Oil de Californie et de la Texas C°. La Standard française des pétroles et sa filiale marocaine « Le Bitume liquide » sont propriétés à 81 p. 100 de l'United Petroleum Security Corporation filiale de la Standard Oil de New-Jersey (67,5 p. 100) et de la Gulf Oil Corporation (22,5 p. 100).

La communauté d'administrateurs (Interlocking directories) ajoute à la liaison des sept compagnies.

DEUXIEME PARTIE

Développement du contrôle conjoint sur l'industrie internationale du pétrole.

CHAPITRE III. — *Développement du contrôle conjoint sur le pétrole étranger.*

(Pages 37 à 46.)

Deux types de grandes compagnies se manifestaient dans les deux premières décades du XXe siècle. D'un côté, celles dont le pouvoir repose sur le contrôle des réserves et la production de pétrole brut, d'un autre côté, celles fondant leur position sur leurs qualités de raffineurs et de distributeurs. Le premier type est représenté par la Royal Dutch Shell (Deterding), le second par la Standard Oil (Rockefeller). La force de la Royal Dutch Shell tenait à la dispersion de ses ressources dans huit pays. C'est dans ces conditions qu'elle a pu pénétrer avec succès, après 1920, sur le marché américain, à un moment où l'insuffisance des ressources locales commença à s'y faire sentir. La leçon de cette lutte fut comprise par les compagnies américaines qui vinrent tardivement à la dispersion de leurs exploitations en prenant position en Amérique latine, puis en conquerrant en dernières venues des contrôles dans le Proche-Orient.

L'entente entre compagnies et la passation de contrats à long terme furent la règle de cette expansion hors du territoire américain. L'entente ne fut généralement pas admise sans une lutte sévère.

CHAPITRE IV. — *Contrôle conjoint par copropriété: l'I. P. C.*

(Pages 47 à 112.)

Nous ne retiendrons de l'histoire de l'I. P. C. que quelques traits particulièrement soulignés par le rapport et les aspects les plus récents qu'il indique.

Après de longues négociations, un certain nombre de firmes signent en 1928 les accords dits de la « ligne rouge « (red line). Par ces accords, chacun des signataires s'interdit de prendre une concession ou une participation à une concession dans le territoire inclus dans une « ligne rouge », territoire correspondant à la presque totalité de l'ancien empire ottoman, sans la participation ou l'agrément des autres. Les signataires sont ceux qui participent à l'I. P. C., telle qu'elle est organisée en 1928. Ils comprennent deux sociétés anglaises, un groupe américain, la compagnie française des pétroles nouvellement constituée et un particulier, l'inventeur des pétroles ottomans.

Les parts de capital de l'I. P. C. sont alors réparties de la manière suivante: Anglo-Iranian (23,75 p. 100), Royal Dutch-Shell (23,75 p. 100), C. F. P. (23,75 p. 100), Near East Development C° (N. E. D. C.) (dont le capital est finalement détenu à 50 p. 100 par la Standard Oil de New-Jersey et la Socony Vacuum) (23,75 p. 100), Gulbenkian (5 p. 100). L'Anglo Iranian a droit à une redevance de 10 p. 100.

Dès l'origine, le monopole des partenaires à l'I. P. C. est menacé par des compagnies non-membres, qui cherchent à obtenir ou obtiennent des concessions en certains territoires de la ligne rouge comme la Gulf Oil à Bahrein ou la Standard Oil de Californie en Arabie séoudite. Les tentatives ont pour effet d'inciter les groupes anglais et américains de l'I. P. C. à chercher des participations dans ces nouveaux domaines dont la richesse se révèle. Mais ils désireraient le faire sans participation des Français de façon à maintenir la situation mondiale privilégiée des sept grands.

Les accords de la ligne rouge le leur interdisant, ils sont amenés, presque dès l'origine et surtout depuis 1932, à négocier avec les Français et Gulbenkian. Ceux-ci, sans s'opposer absolument à un aménagement des accords, s'efforcent de marchander leur acceptation contre quelque autre avantage.

« Les Français étaient intéressés par la question de savoir *à quel prix* le pétrole brut leur serait remis sous le régime

des accords de la « ligne rouge » et tentés d'utiliser le problème du prix comme un moyen de marchandage. Les compagnies anglo-américaines désiraient un prix élevé pour le pétrole de l'I. C. P., en vue d'amortir leurs dépenses et de fournir un revenu au capital avec une production relativement faible. Les Français désiraient un prix bas et une longue période d'amortissement, ce qui devait entraîner à une production plus abondante. Les trois groupes principaux craignaient aussi que, si le pétrole iraquien était livré à un prix faible, les Français n'usent de ce prix faible pour influencer les prix du produit en France (p. 76). »

« Les différentes propositions de compromis échouèrent sur le roc de la résistance française, principalement parce que les trois grands ne voulaient pas accepter les conditions de prix demandées par les Français (p. 77). « En février 1936, on parvient à un accord donnant satisfaction aux Français sur les prix: le prix auquel les groupes participants obtiendront le pétrole I. P. C. sera le coût de production déterminé par l'impot sur le revenu britannique plus 1 shilling. La N. E. D. C. regretta cette concession de prix, comme ayant été l'abandon de son atout-maître à l'égard des Français.

A titre de compensation le groupe français autorise les trois grands à continuer les négociations avec la Standard de Californie en ce qui concerne Bahrein. La Standard de Californie s'associe, en 1937, à la Texas C° formant le groupe Caltex pour l'exploitation de Bahrein. Les Français, à défaut d'une participation, cherchent à obtenir, pour ces pétroles, comme pour tous ceux de la « ligne rouge » des conditions spéciales de livraison. Un accord en ce sens est conclu avec Bahrein en 1936, mais est remis en cause par la guerre.

Entre temps, il faut signaler la formation de filiales de l'I. P. C. (Basrah, Qatar, etc.), la revision de la redevance à l'Anglo-Iranian, ramenée à 7,5 p. 100. La redevance à l'égard du Gouvernement iraquien en constante discussion.

La thèse du groupe américain (N. V. C.) après la seconde guerre mondiale fut que l'accord de la « ligne rouge » avait été dissous. La C. F. P., au contraire, insiste, accusant les groupes américains d'avoir rompu d'accord en acquérant des intérêts dans l'Arabian American Oil C° (A. R. A. M. C. O.), qui avait pris une concession en Arabie séoudite. Un procès est introduit, puis abandonné et l'on arrive à un nouvel accord (3 novembre 1948).

Il s'agissait de concilier les prétentions opposées: « la C. F. P. cherchait une compensation pour le manque à gagner subi pendant la guerre et un accroissement de la production I. P. C. L'Anglo Iranian désirait l'assurance du maintien de sa redevance de 7,5 p. 100 et une expansion lente de la production I. P. C. La Shell était un peu plus expansionniste. La N. E. D. C. désirait surtout obtenir les mains libres pour une participation à l'Aramco » (p. 105).

Le nouvel accord abandonne l'accord de la « ligne rouge », laisse les groupes américains participer à l'Aramco et autorise dorénavant tout participant à l'I. P. C. à obtenir des concessions dans l'ancienne ligne rouge indépendamment de ses autres partenaires. L'Anglo Iranian conserve sa redevance. La C. F. P. voit ses réclamations de guerre soumises à arbitrage. Le principal avantage retiré par C. F. P. concerne l'extension des opérations de l'I. P. C. qu'elle avait toujours demandées. Les groupes acceptent de fournir les facilités additionnelles nécessaires à l'expansion de la production pétrolière d'Irak selon un programme établi. Pour la période 1952-56, chaque groupe énoncera ses besoins de pétrole qui seront inscrits sur les accords. Les besoins seront énoncés pour un période de 5 ans et seront étudiés 5 ans avant le commencement de la période: c'est-à-dire qu'en 1952 le programme pour la période 1957-61 doit être préparé. Dans l'énoncé de son programme, chaque groupe indique ses propres besoins qui peuvent être supérieurs ou inférieurs à la part de pétrole à laquelle son pourcentage de participation lui donne droit; mais il y a un maximum au montant que chaque groupe peut prélever en une année. Tout pétrole produit doit être offert au coût fiscal du Royaume-Uni plus 1 shilling en ce qui concerne la part de base correspondant aux pourcentages de participation des groupes. Si un groupe indique des besoins de programme inférieur à sa proportion de base, il doit alors vendre à ceux dont les besoins de programme sont supérieurs à leurs proportions de base. Ces ventes (dites d'overlift) sont faites à un prix en sterling à moitié chemin entre le « cost plus a shilling price » et le prix courant mondial.

Quelle a été l'opinion des participants à cet accord ? Une citation inscrite en note dans le rapport marque bien l'option envisagée par le groupe américain. Devait-il tenter de s'opposer à l'ambition manifestée par la C. F. P. de devenir une grande société vendant sur les marchés mondiaux et lui imposer de se restreindre au marché français ? L'inconvénient d'une telle solution aurait pu être, comme on l'indique, d'amener le Gouvernement français à protéger son marché national par une série de mesures. Il serait donc préférable, pour les 7 grands, de voir la C. F. P. figurer sur le marché international que de susciter de telles mesures (note p. 106).

Il faut noter que les nouveaux accords, tout en donnant à chaque groupe participant sa liberté de participer à des concessions en dehors de la ligne rouge interdisent à l'I. P. C. et à ses filiales de prendre de telles participations, mais la possibilité de voir étendre la production pétrolière de l'I. P. C. pour répondre à ses besoins est un avantage net pour la compagnie française.

Le chapitre du rapport concernant l'I. P. C. souligne à plusieurs reprises l'importance de l'avantage obtenu par la C. F. P. Il se termine en citant un document confidentiel français (memorandum préparé par la C. F. P. le 27 février 1947):

« La création de l'I. P. C. et l'exécution de l'accord de la « ligne rouge » a marqué le commencement d'un plan à long terme pour le contrôle mondial et la répartition du pétrole dans le Proch Orient ». L' I. P. C. fut administrée de façon à « éviter toute publicité qui pourrait mettre en danger le plan à long terme et les intérêts privés des groupes » (cité dans le rapport, p. 112).

CHAPITRE V. — *Autres participations dans le Moyen-Orient* (p. 113 - 136).

Ce chapitre comporte une histoire de l'Aramco de la Kuwait Oil C°.

CHAPITRE VI. — *Contrôle conjoint par l'achat et la vente de pétrole du Proche-Orient* (p. 137 - 162).

Ce chapitre décrit les contrats à long terme passés par certaines grandes compagnies pour l'achat de pétrole de Kuwait et d'Iran et le partage de zones de consommation réalisé entre les compagnies productrices du Proche-Orient.

CHAPITRE VII. — *Contrôle conjoint par l'achat et la vente de pétrole du Venezuela* (p. 163 - 193).

Contrat analogues pour le Vénézuela.

TROISIEME PARTIE

Accords de production et de marché.

CHAPITRE VIII. — *Accords de production et de marché entre compagnies pétrolières internationales* (p. 197).

La guerre de prix qui précède immédiatement le premier accord international éclate aux Indes en 1926 entre la Shell et la Standard oil de New-York. Elle gagne les marchés américains et européens. Finalement, les dirigeants des principales firmes se rencontrent chez Sir Andrew Deterding *au château d'Achnacarry (Ecosse) et signent l'accord connu sous ce nom de lieu ou encore sous le nom de l'accord « as is »* (*tel quel*) (1928). Ce document met en avant la crainte d'un épuisement des réserves pétrolières et les nécessités d'une production ordonnée. L'accord couvre toutes les exportations de pétrole et de produits pétroliers (sauf certaines spécialités) à l'exception de celles faites aux Etats-Unis, cette exception tendant à échapper à l'application de la législation antitrust. Le procédé appliqué est celui des quotas d'exportation, qui seront établis pour chaque marché d'après la proportion de ce marché occupé dans la période de base par chaque participant. L'accord établit le principe selon lequel « la valeur des produits de base, des produits de même spécification est la même à tous points d'origine ». Le prix appliqué Fob sera établi sur la base du prix du golfe du Mexique. On s'efforce également de stabiliser le cours des frets. Le cours du fret appliqué sera toujours celui « golfe du Mexique-Destination considérée ».

Des échanges de fournitures peuvent être réalisés entre participants si le cours des frets les rend avantageux. Ainsi, l'Anglo-Persian a la possibilité de fournir, en raison de son quota, une certaine quantité de pétrole en Angleterre, tandis que la Standard dispose, d'une part, du marché italien. Si le cours des frets rend l'opération avantageuse, la Standard fournira l'Angleterre à partir du golfe du Mexique et l'Anglo-Persian, l'Italie. L'économie de fret réalisée ira non au consommateur, mais aux compagnies pétrolières puisque le prix du produit à destination sera, en tous les cas, le prix « golfe du Mexique » plus le fret « golfe du Mexique ».

Le cartel est organisé comme une « association » comportant une certaine administration. Le cartel rencontre des difficultés aux Etats-Unis, mais, au cours des huit années qui suivent, une série d'accords fondés sur des principes sont reconnus avoir été passés pour divers marchés européens (p. 210).

Détails sur l'enquête menée aux Etats-Unis en 1934 et 1939 sur l'action du cartel sur le marché national. La politique de conservation des réserves de pétrole poursuivie par les Etats-Unis se trouve avoir facilité le jeu du cartel: elle a, en effet,

contribué à maintenir les prix élevés aux Etats-Unis, donc à maintenir la marge de bénéfices des producteurs du Proche-Orient.

Pour renforcer l'accord d'Achnacarry, les compagnies américaines, pour leur production américaine, forment les organisations d'exportations autorisées par le Webb-P... Act. Mais l'Export-Petroleum Association, formée entre les compagnies autres que la Standard Oil de New-Jersey (et trois compagnies groupées autour d'elle), échoue en 1930, à la suite de désaccords avec la Shell.

On craint alors la reprise d'une forte concurrence. Mais les trois groupes d'Achnacarry (Anglo-Iranian, Royal Dutch, Shell, Standard de New-Jersey) établissent en 1930 un « *Memorandum for European Markets* » et qui reprend les principes de leur accord. Le principe est ainsi formulé : « Des arrangements locaux seront passés entre les parties pour chaque pays et seront de telle durée qui sera jugée convenable » (p. 230). Ces arrangements seront passés par les participants à chaque marché, mais seront régis par les principes d'ensemble posés.

Des quotas seront établis pour chaque marché, conformément aux principes d'Achnacarry. Aucun membre ne pourra accroître son quota sauf au détriment des outsiders. Des pénalités sont prévues de caractère progressif. Elle seront dues par les over-traders aux undertraders. Chaque cartel local fixera les prix et les conditions de vente sur « son » marché.

En 1932, à la suite de discussion sur le pétrole roumain, le Memorandum est revisé par le comité « as is » de Londres. Les « Heads of Agreement » signées intéressent un plus grand nombre de compagnies que les accords primitifs (Socony Vacuum, Standard de New-Jersey, Anglo-Persian, Gulf, Atlantic, Texas, Royal Dutch, Shell). Certains points sont précisés : le principe « as is » s'appliquera en tout pays hors des Etats-Unis ; il s'appliquera à la fois à la production brute et raffinée, à l'exportation et à la distribution ; il sera administré par un comité domicilié à New-York pour la production, à Londres pour la distribution.

« Il est dans d'intention des membres d'admettre tous outsider sérieusement engagé dans la distribution des produits pétroliers » (p. 244).

Les difficultés persistantes avec la Roumanie, les efforts de l'Allemagne pour échapper à l'emprise du cartel mettent les accords de nouveau en difficulté. La politique de la N. R. A. (hausse des prix aux Etats-Unis) crée une situation nouvelle. De nouveaux accords doivent être négociés. Ils aboutissent au « *draft memorandum of principles* » de 1934 établi après une réunion tenue à Londres. Des garanties sont prises contre toute diffusion de ce document tenu pour « hautement confidentiel » (p. 254).

Le nouveau memorandum s'applique non seulement à l'Europe, mais à l'ensemble du monde. On revise les méthodes de pénalisation. On prévoit une revision des quotas en diverses circonstances.

« Les prix seront maintenus sur tous les marchés sur la base qui rapporterait un revenu convenable sur un investissement raisonnable, compte tenu de la nécessité d'encourager la consommation de pétrole. Il est important de ne pas permettre aux prix de monter à un point au delà duquel le public serait exploité » (p. 261).

En principe, les producteurs membres s'engagent à ne pas vendre à des raffineries « outsider » de brut. Cependant, si ces raffineries sont déjà établies, il est permis de les ravitailler (sans améliorer leur position) pour éviter qu'elles ne se tournent vers d'autres producteurs.

Les principes du Draft Memorandum furent appliqués au cours des années suivantes.

Jusqu'à quelle époque ?

En transmettant à la F. T. C. une copie du Draft Memorandum, la Standard Oil de New-Jersey dit qu'il aurait pris fin en 1938.

Telle n'est pas l'opinion du rapport de la F. T. C. Il cite l'enquête menée par le parlement suédois en 1947 qui indique que l'application des principes du memorandum a continué après la guerre.

« Même s'il n'y a pas eu, dit le rapport de la F. T. C., un accord formel international après 1938 ou 1939, les principes « as is » étaient apparemment d'une nature si durable qu'ils étaient regardés comme une coutume commerciale devant être observée comme base des arrangements subséquents sur les marchés particuliers » (p. 266).

Chapitre IX. — *Etude de l'application des accords de marchés en certaines zones* (p. 275-349).

Difficulté de la recherche : « les directeurs des filiales de distribution des compagnies « as is » furent adjurés de maintenir le secret en ce qui concerne les accords internationaux de marché. Ainsi leurs états-majors opéraient sans connaître les accords » (p. 279).

Suède.

En 1947, un comité d'enquête spécial fut établi par le Riksdag. Il indique qu'à cette date les participants aux accords d'avant guerre négocient de nouveaux arrangements.

Royaume-Uni. — France (p. 320-325).

« Les filiales françaises de distribution des compagnies internationales ont rencontré des problèmes particuliers dans l'application des principes « as is ». Les compagnies internationales coopérèrent en France, comme en d'autres pays. »

La politique pétrolière française est basée sur deux lois de mars 1928. L'une oblige à ne remettre de licence d'importation qu'aux firmes autorisées. Alors que les petits importateurs (ceux important moins de 300 tonnes métriques par an) doivent obtenir des licences mais sont exemptés des autres mesures légales, les gros importateurs reçoivent des licences pour un certain pourcentage établi d'après les positions prises dans la période de base. Les licences d'importations sont attribuées à 46 distributeurs, en mars 1929. « Le but de la loi était de protéger les intérêts privés établis et, en même temps, de protéger le public contre le développement de contrôles trop larges des groupes internationaux. »

La seconde de ces lois tendait à stimuler le raffinage. Elle fut complétée, en 1931, par une mesure d'après laquelle des autorisations d'importations valables pour 20 ans seraient attribuées à ces firmes qui accepteraient d'établir des raffineries en France. « On escomptait que ces raffineries manipuleraient, à mesure qu'elles deviendraient disponibles, les quantités de pétrole brut qui leur seraient allouées en provenance de la participation française d'Irak. » Dix licences spéciales de ce type furent attribuées. Elles comportaient l'attribution de quotas de raffinage révisables tous les six mois. « Il semble probable que les quotas de raffinage correspondaient à peu près aux quotas d'importation. » La politique française atteint l'essentiel de ses objectifs. « Tandis qu'en 1929, 5,8 p. 100 des importations totales de pétrole consistaient en en pétrole brut, la proportion était montée à 83,7 p. 100 en 1936. »

The International Petroleum Cartel (p. 323).

Quotas de distribution et d'importation en France pour la « benzene » et la « kerosene ».

(En pourcentage.)

	ANNÉE de base des quotas « as is ». Résultats du commerce 1928 (1).	RÉSULTATS du commerce pour 1936	QUOTAS annuels d'importation (2) trois années commençant 1er avril 1938.
Benzine :			
Standard (New-Jersey)..	22,18	16,04	21,94
Royal Dutch-Shell.....	17,23	12,55	15,34
Anglo-Iranian	10,84	7,26	10,07
Socony-Vacuum	8,23	6,54	7,92
Total « as is ».....	58,48	42,39	55,27
Compagnie française des pétroles	»	»	25,85
Autres sociétés.....	41,52	57,61	18,88
Marché total.....	100,00	100,00	100,00
Kerosene :			
Standard (New-Jersey)..	21,50	16,77	19,84
Royal Dutch-Shell.....	20,87	23,02	24,79
Anglo-Iranian	8,39	7,95	12,52
Socony-Vacuum	8,10	7,34	7,98
Total « as is ».....	58,86	55,08	65,13
Compagnie française des pétroles	»	»	29,93
Autres sociétés.....	41,14	44,92	4,94
Marché total.....	100,00	100,00	100,00

(1) Les quotas de la Socony-Vacuum étaient basés sur les résultats maximum du marché de 1931 et furent effectifs en janvier 1935.
(2) Extrait du tableau du commerce international du pétrole, mars 1938 (28 mars), p. 76.

The International Petroleum Cartel (p. 324).

Livraisons à la consommation des produits (1) *« contrôlés » en France*, 1928, 1931, 1934 *et* 1936.

(En tonnes métriques.)

ANNÉES	TOTAL des livraisons.	LIVRAISONS DU GROUPE « AS IS » (2)	
		Quantités.	En pourcentage.
1928	2.054.108	1.292.881	62,94
1931	3.226.037	1.811.291	56,17
1934	3.951.556	2.101.216	53,25
1936	4.699.592	2.392.128	50,90

(1) Sont inclus tous les produits pétroliers vendus pour la consommation domestique, à l'exception des lubrifiants et des « spécialités ».
(2) Sont incluses les filiales de distributions sur le marché français de Royal-Dutch-Shell, Standard Oil (New-Jersey), Anglo-Iranian, Socony-Vacuum.

La politique pétrolière stimula la formation d'associations. Presque toutes les compagnies de distribution étaient groupées dans la chambre syndicale de la distribution des carburants et des combustibles liquides. « Cette organisation a été décrite comme un groupe volontaire placé sous les auspices du Gouvernement ». « Toutes les compagnies établies en France en 1928 et sujettes au régime de quotas furent invitées à adhérer au syndicat, après quoi l'adhésion de nouveaux membres fut interdite par la loi française ». La fonction du syndicat était de représenter les compagnies à l'égard du Gouvernement, spécialement en matière de prix.

« Cette coopération intime des principales compagnies pétrolières en France entraîna la formation des cartels gouvernant la distribution de produits pétroliers. Quatre distributeurs représentant environ 51 p. 100 du commerce en 1936 étaient liés dans l'application des principes « as is ». Trois de ces compagnies (Standard de New-Jersey, Royal Dutch-Shell et Anglo-Iranian) fondent leurs quotas sur leur participation au marché en 1928. La Socony Vacuum qui adhère au principe « as is » en 1935 est autorisée à prendre 1931 comme période de base. Il n'y a pas eu de changement dans les quotas dans la période observée jusqu'en 1936.

« En 1932, d'après le comité d'enquête suédois de 1945, un cartel aurait été formé par toutes les grandes compagnies françaises. Ses membres auraient décidé une répartition des moyens des distribution et des quotas de distribution. On ne sait si les quotas « as is » auraient été remplacés par des quotas de cartel ou inclus dans les accords. Le cartel aurait pris fin en 1935, en raison de l'importance croissante prise par les petits importateurs (moins de 300 tonnes). Une guerre de prix suivit la rupture du cartel. Des négociations pour sa reconstruction se poursuivirent dans les années suivantes.

« La mise en échec du contrôle du cartel ne fut pas due seulement au fait que les petites firmes étaient exemptes de quotas mais aussi à la politique officielle encourageant le développement de ces petites firmes en vue de diversifier les sources de produits pétroliers. L'entrée sur le marché non seulement de ces nombreuses petites firmes mais aussi des filiales de la C. F. P. qui occupaient en France une position favorisée, réduisit considérablement les pourcentages des compagnies « as is » par rapport à ceux atteints en 1928. Les compagnies « as is », par exemple, détiennent 58,48 p. 100 du marché de l'essence en 1928 et 42,39 p. 100 en 1936; 83,41 p. 100 du marché des produits noirs en 1926 contre 59,83 p. 100 en 1936. Les différences sont moindres même inverses sur quelques marchés comme celui du Kérosene (de 58,86 p. 100 à 55,08 p. 100) ou celui de l'asphalte (de 78,41 p. 100 à 82,95 p. 100). »

« Néanmoins, malgré la politique favorisant les petites firmes françaises et la C. F. P. les compagnies internationales parvinrent à retenir une proportion majeure du marché français total. Comme le montre la table ci-jointe, les quatre compagnies en 1928 représentaient environ 63 p. 100 du volume total de tous les produits couverts par les accords de marché internationaux et vendus pour la consommation française. Bien que, dans les huit années suivantes, ces proportions aient décliné substantiellement, les quatre compagnies détenaient encore 51 p. 100 en 1936. En termes de volume, les compagnies « as is » accrurent leurs livraisons en France de 85 p. 100, de 1928 à 1936, principalement en gas oil et fuel oil. Les pertes de pourcentage des grandes compagnies furent dues surtout au fait qu'elles ne purent obtenir une part suffisante dans le fort accroissement de vente sur le marché de l'essence, qui fut particulièrement soumis à la conquête des petites firmes. »

« Au même moment cependant, la politique pétrolière française intervint pour protéger les intérêts des grandes compagnies pétrolières à travers le système de quotas d'importation. Dans la troisième colonne du tableau ci-dessus, on trouve les quotas d'importation pour les trois années commençant au 1er avril 1938. Ces quotas apparemment représentent les parts de la fourniture totale de pétrole attribuées aux compagnies par le Gouvernement, incluant à la fois les quantités destinées à être raffinées sous le régime des licences de raffinage et les quantités destinées à être importées sous le régime des licences d'importation. Bien que ces quotas ne représentent pas exactement la même chose que les quotas de distribution « as is » (ils représentent des positions de fourniture plutôt que de distribution) l'étroite correspondance entre les quotas d'importation de 1938 et les positions de marché dans l'année de base est frappante. Cette étroite correspondance illustre l'intention déclarée du Gouvernement de préserver mais non d'étendre les positions de base des compagnies. Tandis que les fortes positions des compagnies pétrolières internationales sur le marché avaient été grignotées jusqu'à un certain degré, particulièrement sur le marché de l'essence, elles reçurent le support du Gouvernement dans le maintien de leur position d'offre historique. Ainsi, bien qu'il y ait eu des changements considérables dans la situation réelle du marché, les quotas d'importation ne reflètent pas ces changements mais attribuent aux compagnies les positions historiques auxquelles dans la terminologie « as is » elles ont droit. Dans cette mesure, en conséquence, les principes « as is » et la politique française du pétrole eurent un but similaire. »

Belgique et Pays-Bas.

Argentine. — Chili. — Brésil. — Cuba. — Mexique. — Antilles.

En conclusion:

« Il n'y a aucun doute que les accords locaux de cartel ont été guidés par les accords internationaux. Sur presque tous les marchés du monde en dehors des Etats-Unis des filiales des principales parties aux arrangements internationaux (Standard de New-Jersey, Royal Dutch-Shell et Anglo-Iranian) ont été les forces prédominantes. Les compagnies ont été étroitement associées dans leur direction des marchés à partir de Londres — les trois compagnies étant décrites par un officiel de la Jersey Standard comme *a joint venture* — et ont été liées dans l'application des principes « as is » aux marchés locaux. Les accords de cartels incluaient universellement des accords de quotas destinés à figer la structure du marché — la position historique des vendeurs — selon une « année de base » ou « période de qualification » qui, dans la plupart des cas, a été l'année prescrite par les accords de cartel, soit 1928. La plupart des quotas furent sujets à une revision générale effectuée en 1936, bien que les changements intervenus aient été mineurs. Les autres caractères des accords de cartel comprenaient des dispositions pour la division du marché, la fixation des prix, des rabais et autres conditions de vente, l'application d'un système d'amendes et de compensation pour l'over ou l'under-trading et la limitation des dépenses compétitives.

Dans la plupart des cas où existaient d'importants outsiders, ils ont été amenés au cartel. Ceux-ci ont parfois obtenu des modifications dans diverses dispositions *as is*, mais le principe du maintien des positions acquises a été sauvegardé (p. 347).

Cette analyse ne s'accorde pas avec l'interprétation des compagnies pétrolières elles-mêmes. Le rapport cite une opinion d'un dirigeant de la Socony-Vacuum qui attribue à l'intervention des gouvernements exclusivement les mesures d'organisation du marché, ce que le rapport conteste.

CHAPITRE X. — *Détermination des prix dans l'industrie internationale des pétroles* (p. 349).

Les compagnies pétrolières ont établi un système de prix tendant à diminuer entre elles toute différence entre les prix pratiqués à l'égard de tout acheteur en tout point de destination. Tel a été le résultat du système « Gulf plus ». Au cours des dernières années, ce système a subi des modifications mineures. Cependant comme chacune des grandes compagnies a observé ces modifications, l'élimination des différences de prix a été observée (p. 349).

Le prix servant de base est le prix publié à Cleveland par le « Platt's Oilgram Price Service » pour la cotation Fob du pétrole du Texas aux ports du golfe du Mexique.

Après le développement de sources pétrolières extérieures aux U. S. A. le prix « Golfe » reste le prix fondamental avec application des principes suivants:

1° Reconnaissance du prix « Golfe » comme prix de base unique;

2° Reconnaissance du prix « Golfe » comme prix de départ quelle que soit la destination;

3° Reconnaissance de la cotation Platt comme cotation du prix « Golfe »;

4° Accord sur les ajustements pour différences de qualité;

5° Usage de prêts pétroliers sur une base commune.

Cet état de choses dure jusqu'à 1939. Des cartels de navigation pétrolière assurent en même temps la stabilité du prêt. Il n'y a pas plus de 10 p. 100 des transports maritimes qui échappent au contrôle des compagnies pétrolières.

Le développement de la production du Proche-Orient pouvait menacer la cotation « Gulf plus », mais les grandes compagnies « ne stimulèrent pas vigoureusement le développement de la production du Proche-Orient, qui aurait chassé leur propre production américaine des marchés de l'hémisphère oriental ».

En conséquence, dans les expéditions du Proche-Orient, le prix était d'autant plus élevé que la distance du Proche-Orient était plus courte et d'Amérique plus longue.

Ceci dure jusqu'en 1939.

Pendant la guerre, sous la pression de l'amirauté britannique, apparaît une cotation Golfe Persique pour le fuel oil de bunker. Le Golfe Persique devient ainsi un nouveau « basing point », faisant disparaître les « frets fantômes ». Mais en ce qui concerne le niveau du prix à cette nouvelle base, le gouvernement britannique, après discussion avec les représentants des compagnies, accepte que ce soit celui du Golfe du Mexique.

C'est en ces conditions que la mesure prise pour le « bunker fuel oil » est étendue aux autres produits pétroliers. Des critiques gouvernementales américaines portent alors sur le niveau de prix, le prix de revient du Proche-Orient étant notoirement inférieur à celui des Etats-Unis.

Les informations apportées alors à la commission d'enquête font ressortir que le coût de production du brut en Arabie séoudite est de 40 cents par baril (incluant une redevance de 21 cents), à Bahrein de 25 cents (incluant une redevance de 15) alors que le prix de vente requis de la marine américaine était de 1,05 dollar et plus (p. 357). A propos du premier contrat de l'Aramco les négociateurs de la marine américaine estiment que le prix de 8,86 dollars par baril ne devrait pas être dépassé.

Plus tard, le vice-président de l'Aramco témoigna devant le « Brewster Committee » que le prix de revient était de 40,6 cents par baril, alors qu'un prix de 1,05 dollar avait été demandé par la marine.

Après 1945, on assiste au développement de la production du Proche-Orient et à la hausse des prix. Cette hausse donne lieu, en 1948, à un nouveau système de cotation: les prix de provenance Golfe Persique et Golfe du Mexique devront être tels que les prix d'importation des deux provenances du Royaume-Uni soient égaux: ce qui signifie, en principe, un léger abaissement du prix du Proche-Orient (le point d'égalisation antérieur était en fait la Méditerranée centrale).

Ce principe est encore le principe central admis. Il continue donc à lier le prix du Proche-Orient au prix du Golfe du Mexique. Les taux de fret appliqués sont ceux de l'U. S. M. C., qui peuvent différer largement des taux réels: il s'agit, en effet, de taux établis par l'*United States Maritime Commission* pendant la guerre et dont l'établissement a cessé avec la fin de l'autorité de la commission sur la marine marchande.

A partir de la fin de 1948, du pétrole est exporté du Proche-Orient vers les Etats-Unis. La production aux Etats-Unis et au Venezuela est réduite. Les prix Golfe du Mexique sont ainsi fortifiés. Les compagnies bénéficient des prix de revient plus bas du Proche-Orient (Koweit: 27 cents par baril). « En outre, quelques-unes des principales compagnies importatrices étaient limitées quant à la quantité de pétrole du Proche-Orient qu'elles pouvaient importer dans l'hémisphère oriental. D'où pression pour importer aux Etats-Unis » (p. 365).

La mise en route de l'E. C. A. donne un regain d'importance au problème des prix du pétrole. Plus de 94 p. 100 des exportations de pétrole vers l'Europe pour avril 1948 - avril 1949 sont faites par six et sept grandes compagnies sous forme d'expédition à leurs filiales.

Le fait que le prix des pétroles exportés aux Etats-Unis est très inférieur à celui des pétroles remis à l'Europe au titre E. C. A. retient l'attention des administrateurs de l'E. C. A. Sous la pression de l'E. C. A., les compagnies consentent une réduction de 15 p. 100 des prix Rastanara. « Cette réduction de 15 p. 100 défie le raisonnement et apparait avoir été faite à seule fin d'améliorer les « public relations » de l'industrie. »

Pour certains observateurs, les ventes de pétrole oriental aux Etats-Unis en 1947-1948 étaient occasionnelles et marginales. Pour d'autres experts, comme Frankel, elles représentaient une situation définitive.

En conséquence, les principales compagnies déplacent d'Angleterre à New-York le point d'égalisation qui sera Proche-Orient - New-York contre Venezuela - New-York.

Mais, pour éviter une baisse trop forte, qui aurait résulté de l'application du fret U. S. M. C. (prix Rastanara = prix New-York — fret U. S. M. C.) les compagnies reconnaissent que le fret U. S. M. C. est supérieur à la réalité et calculent un « fret courant » de « U. S. M. C. moins 35 1/4 p. 100 ». Le but avoué de la formule était d'éviter que les ventes en Europe soient plus avantageuses qu'aux U. S. A. Mais lorsque les frets montèrent en pratique la référence à l'U. S. M. C. se traduisit par une stabilité artificielle des frets théoriques inclus dans la formule. Il y eut donc discrimination à l'égard des clients européens.

« En bref, l'industrie a utilisé les frets courants quand ils étaient plus bas que les frets U. S. M. C. et permettaient donc un prix Golfe Persique élevé, mais les a abandonnés complètement quand ils se sont élevés au-dessus du taux faible sur lequel le prix de 1,75 dollar était établi » (p. 368).

L'achèvement du pipe-line de l'Aramco se traduit par un « Tapline price » tel que l'on compte comme prix du service du pipe-line le prix exact de la navigation et du péage à Suez qu'il aurait fallu supporter si le pipe-line n'avait pas existé.

Prix des produits raffinés au départ du Proche-Orient: ils sont soumis à des règles sensiblement égales à celles qui régissent le produit brut.

Conclusion:

Dans le régime de prix décrit, les compagnies américaines opérant au Proche-Orient ont réalisé des profits nets substantiels sur leurs opérations combinées de production, de raffinage et de distribution. Ainsi, selon les rapports publiés de la Standard Oil C° de Californie et de la Texas C°, il apparait que ces sociétés ont réalisé des profits nets montant à environ 91 cents par baril de pétrole brut produit, raffiné et vendu par ces compagnies en 1948, 95 cents en 1949 et 85 cents en 1950.

Ces profits ont été réalisés sous un régime de prix qui:

1° Base les prix de livraison dans le monde sur les coûts relativement élevés des Etats-Unis, nonobstant le fait que ce pays est devenu un importateur net de pétrole;

2° Emploie des formules de fret uniformes qui n'ont aucun rapport réel avec les coûts de transport supportés, spécialement par les plus grandes compagnies qui possèdent ou contrôlent l'ensemble des moyens de transport pétroliers mondiaux;

3° Est supporté et maintenu par un effort des grandes compagnies en vue d'ajuster la production à la demande mondiale. La copropriété, les accords privés, le mouvement pour la défense des réserves aux Etats-Unis facilitent leurs efforts.

ANNEXE III

THEMES DE DISCUSSION SUR LES IMPORTATIONS DE PETROLE BRUT EN FRANCE

NOTE

présentée par M. Maurice Byé.

OBSERVATIONS

Cette note doit être considérée comme un aide-mémoire destiné à servir de thème de discussion.

Les propositions présentées le sont à titre provisoire. Des modifications doivent normalement résulter du débat qui va s'ouvrir, ainsi que de documents complémentaires.

La forme de la présentation appellerait de nombreux compléments, l'introduction de réserves et de nuances. La valeur absolue des thèses a été marquée pour faciliter la discussion. Des thèmes importants, mais n'offrant pas matière à contradiction ont été omis.

L'ensemble des informations dont nous disposons, ensemble qui devrait prendre place dans un rapport, n'a pas eu à être reproduit dans cette note. Les commissaires voudront bien s'y référer.

1° Sur les résultats acquis par la politique passée.

Nous considérons comme ayant été favorables à l'économie française:

1. Le développement de la capacité de raffinage réalisée depuis 1928;

2. Le développement de la flotte pétrolière depuis 1945;

3. L'accroissement de la production de l'I. P. C. et de la part de la C. F. P. surtout depuis 1945.

2° Sur le coût en devises des achats de pétrole brut.

1. Il est inacceptable de tenir pour devise de payement du pétrole, la devise correspondant à la *nationalité de la société* à laquelle est fait le payement (Standard, Shell, C. F. P.). Cette coutume britannique acceptable pour des raisons de fait dans les pétroles britanniques du Moyen-Orient, ne l'est pas pour nous.

2. Une approximation peut être obtenue en considérant comme *pétroles-francs, les pétroles entrés en France en contrepartie de dépenses effectuées en francs* par les compagnies pétrolières, soit sous forme de distribution de bénéfices, soit sous forme d'achats de produits et services (ou indirectement par l'intermédiaire de la monnaie de payement des royalties).

3. *Cette approximation n'est pas rigoureusement satisfaisante.*

Il faudrait apprécier quelles sont les opérations liées à l'achat du pétrole: y-a-t-il, par exemple, exportation-franc supplémentaire ? Il faudrait connaître la « nécessité » du rapport entre une transaction pétrole et franc (réinvestissements de la C. F. P.).

En définitive, le seul moyen de créer des pétroles-francs est de créer des courants financiers ou commerciaux nouveaux. On ne peut être sûr *a priori*, que du pétrole acquis moyennant distribution en franc d'un « bénéfice » est plus « franc » qu'un pétrole acquis en échange de produits français.

4. *Application à l'appréciation du pétrole-franc I. P. C. et du pétrole-franc Aramco.*

3° Les politiques possibles.

Quel qu'ait été le succès de la politique suivie dans le passé, les circonstances ont changé, surtout depuis 1945. Il faut surtout tenir compte des faits nouveaux suivants:

1° *Le problème des monnaies de payement* se pose, alors qu'il ne se posait pas dans un monde de monnaies convertibles;

2° *L'épargne française* est devenue rare. On ne peut l'encourager à rechercher une affectation quelconque à l'extérieur (même rentable), alors que la France et l'Union française manquent de capitaux.

3° *En présence de la concurrence mondiale*, il n'est sans doute pas opportun de compter sur de larges marchés ouverts au *façonnage français*. L'extension souhaitable de la capacité de raffinage doit être définie par M. Richard.

Par contre, un facteur permanent demeure: la *situation dépendante* de la production française et du marché français.

La première figure dans un *consortium* où, malgré les progrès faits par les accords de 1948, son désir d'expansion peut être efficacement contrebattu.

Le second a été organisé par un *Cartel*. Les positions de cartels ont été consolidées par un dirigisme d'Etat. Tel a été le prix payé pour l'expansion des raffinages.

Les politiques possibles se ramènent à trois, susceptibles d'être partiellement combinées:

1° Politique laissant substantiellement intacte la répartition actuelle du marché français entre pétroles payés en différentes devises, mais développement des investissements mondiaux de la C. F. P.;

2° Politique tendant à modifier substantiellement la répartition actuelle du marché français entre pétroles payés en différentes devises, par modification des attributions de devises de payement;

3° Politique tendant à modifier substantiellement les modes de règlement consentis par nos principaux fournisseurs;

4° Politique d'expansion de la C. F. P. en l'absence de modification substantielle des données actuelles.

Y a-t-il intérêt, du point de vue de l'ensemble de l'économie française, à développer la production de la C. F. P. au prix d'investissements extérieurs nouveaux si les suppléments de production ne peuvent être absorbés par le marché français, mais sont vendus sur le marché mondial?

Il ne suffirait évidemment pas, pour pouvoir répondre positivement, de prouver que l'opération serait bénéficiaire ou même fortement bénéficiaire pour la C. F. P. Ce raisonnement justifierait une exportation quelconque de capital et, s'il est vrai que le taux de profit obtenu dans la production en France est inférieur à celui réalisable au dehors, il tendrait logiquement à priver la France de tout investissement.

Il faudrait donc prouver:

a) Qu'à *long terme*, l'investissement d'exploitations pétrolières à l'étranger en vue d'approvisionner les marchés étrangers est, du point de vue de l'ensemble de l'économie française, plus souhaitable que tout autre.

b) A supposer que cette preuve soit apportée, que cet avantage à long terme fait plus que compenser l'inconvénient qui résulterait, à court terme, d'une sortie nette de devises.

On doit dire:

1° *L'expérience des ventes réalisées au dehors par la C. F. P.* sur son « overlift », ventes qui portent sur des chiffres croissants, permet d'affirmer que si cette opération n'est déficitaire, ni globalement, ni marginalement, si, en conséquence, elle peut paraître désirable, du point de vue de la C. F. P., elle laisse une balance certainement passive, du point de vue de l'ensemble de l'économie française, en ce qui concerne les ventes réalisées sur le marché américain.

En effet, ce marché est, en vertu des accords « as is », le principal exutoire possible des excédents marginaux. Or, le système mondial de fixation des prix pétroliers oblige à vendre sur ce marché à un prix inférieur à celui pratiqué pour les achats en France. Le remplacement par du pétrole acheté à des sociétés étrangères et écoulé sur le marché français du pétrole vendu par la C. F. P. au delà de l'Atlantique est désavantageux au point de vue prix et ne peut être considéré comme procurant un supplément de devises qu'à un taux de change prohibitif.

2° *Si l'on soutient qu'une politique de cet ordre* — comportant éventuellement des sacrifices — *est nécessaire* pour donner à la C. F. P. des positions sur le marché mondial, on est obligé de dire:

a) *Une progression sur le marché américain à partir des pétroles du M. O.* sera, pour une société non américaine, toujours fragile. La tendance prévaudra toujours en dépression à donner aux Etats-Unis priorité aux pétroles nationaux.

b) *La C. F. P. ne paraît pas, avant longtemps*, en mesure de mener, vis-à-vis des autres sociétés, une politique véritablement indépendante, comme l'a fait autrefois la Shell. L'extension de son rayon d'opération n'améliorera pas sensiblement ses positions contractuelles.

c) *Engagée dans cette voie*, elle serait naturellement amenée, pour maintenir sa position, à prendre pied, comme établissement producteur, dans la zone dollar, ce qui serait relativement peu avantageux pour l'économie française.

3° *Les avantages de « sécurité » qui pourraient être attendus* d'une expansion géographique des implantations de la C. F. P. doivent être appréciés. Si le risque politique de concentration des productions sous une seule souveraineté existe pour la C. F. P., il est *moins appréciable pour l'économie française*, étant donné l'assez faible « signification francs » des pétroles C. F. P.

La sécurité « militaire » dépend des systèmes de « pool des transports et non du droit de propriété sur les gisements.

La sécurité « économique » est liée à l'indépendance des productions. Elle ne serait pas plus grande, en cas d'extension de la C. F. P., qu'à défaut de cette extension.

4° *Le coût d'une politique d'expansion de la production* peut être appréciée en fonction des facteurs suivants:

a) *L'expansion de la production C. F. P.* semble avantageuse, dans la mesure où cet excédent est susceptible d'être absorbé par le marché français.

b) *Elle l'est encore si elle détermine une exportation suffisante de produits français*, c'est-à-dire si le pétrole C. F. P. devient davantage « franc ». A un certain degré, elle pourrait alors devenir avantageuse, même si elle est destinée aux marchés mondiaux.

Par contre, elle paraît particulièrement peu souhaitable, si son lieu d'implantation devait obliger l'économie française à de forts découvrements de devises et si, la production obtenue se vendant sur les marchés mondiaux, l'économie française ne retirait, en définitive, comme avantage net que le faible pourcentage représenté par les « bénéfices distribués aux actionnaires français ».

5° Politique tendant à modifier substantiellement les modes d'attribution de devises en France pour importations de pétrole.

Les législations de 1928 et 1950, tout en déterminant indirectement les quotas indirects des raffineries, ne contraignent pas légalement l'office des changes à attribuer à chacune les devises qu'elle souhaiterait, en vue de réserver ses achats à sa société mère.

Légalement, il est donc possible d'imposer aux raffineries l'usage de pourcentages de pétroles-francs supérieurs à ceux qu'elles acquièrent présentement.

L'Angleterre a, en 1949, poursuivi une politique de cet ordre.

Les seules raisons qui s'opposent à cet effort sont des raisons tirées de « rapports de force », dont les données doivent être considérées.

On peut, en effet, faire observer que les compagnies qui s'estimeraient lésées disposent, pour agir sur l'économie française, de trois moyens de contrainte principaux:

a) Elles peuvent *freiner la production de l'I. P. C.* et par là même, l'approvisionnement C. F. P.

b) Elles peuvent renoncer aux accords du type « *franc-pétrole* ».

c) Elles peuvent *renoncer à faire des investissements* dans les raffineries françaises.

A ces arguments, on peut répondre:

1° Bien que ne connaissant pas les termes des accords de 1948 sur l'I. P. C. il ne nous soit pas possible de dire dans quelles conditions exactes la C. F. P. peut obtenir un accroissement de la production de pétrole I. P. C., elle semble pouvoir le faire dans *des conditions supérieures à ce qu'elles étaient autrefois.*

Les promesses faites au gouvernement irakien et relatées par la B. I. R. D. ne semblent pas permettre à l'I. P. C. de mener une politique malthusienne.

Enfin, si l'on admet les termes de notre analyse sur le caractère franc du pétrole C. F. P. il ne faut pas exagérer les inconvénients que présenterait, pour l'économie française, l'exercice de la pression susmentionnée.

2° La situation serait assurément plus grave si, à une pression effective faite sur l'I. P. C., correspondait *un refus de risquer des accords franc-pétrole.*

En fait, il semble y avoir, au contraire, des chances sérieuses pour qu'une politique « d'économie de devises » menée sur le marché français conduise, par contre, à la signature de nouveaux accords de cet ordre, soit avec les sociétés étrangères, soit avec les gouvernements des régions productrices.

Les Anglais, négociant, en 1950, après avoir poursuivi une politique de réduction de leurs approvisionnements dollars, ont obtenu des accords sterling-pétrole des compagnies américaines.

Or, la conjoncture était beaucoup moins favorable en 1950 qu'elle ne l'est aujourd'hui:

Parce que le marché est beaucoup plus un « buyers'market »;

Parce que certains *gouvernements* pourraient figurer parmi les vendeurs, à côté des compagnies étrangères.

Il ne nous semble donc pas impossible de modifier la répartition des devises de payement attribuées aux importateurs. La prudence et l'équité exigeraient cependant que les principes suivants soient respectés:

1° *Aucune modification ne devrait apparaître comme tendant à octroyer un privilège à une firme.* Pour acquérir la part de « pétrole-franc » qui lui serait impartie, tout titulaire de licence de raffinage devrait pouvoir opter entre:

L'achat à la C. F. P. dans la mesure où le pétrole C. F. P. serait défini comme pétrole-franc, ce qui exigerait d'être précisé;

L'achat à une source tierce (par exemple pétrole russe si des accords satisfaisants étaient passés) dans la mesure ou le pétrole de cette source obtenu par voie de troc serait défini comme pétrole-franc;

L'achat à sa propre société mère dans la mesure où des conventions passées et qui gagneraient à être explicitées sur le modèle de celle de l'Aramco pourraient le permettre.

De telles conventions, comme le prouve l'exemple anglais, seraient vraisemblablement stimulées par une telle politique.

En somme, le principe de non-discrimination entre firmes fournisseurs devrait être posé. Il comporterait l'alignement sur le pourcentage fourni en pétrole, payable en franc par la source la plus favorable (qui n'est jamais 100 p. 100 franc).

2° *Il ne devrait pas être porté atteinte, par voie d'autorité, aux situations acquises, c'est-à-dire au montant absolu des achats* faits par les sociétés filiales aux sociétés mères. Par contre, aucun droit naturel ou autre ne paraît de nature à justifier l'attribution à chaque société mère d'une proportion fixe du marché français, selon les pourcentages occupés en 1928, ce qui est, en fait, le cas.

La politique suivie pourrait donc tendre:

A diriger vers le « pétrole-franc » *les accroissements* de demandes résultant de la croissance naturelle du marché;

A amener, par là même, les compagnies étrangères, *par voie d'entente consentie*, à la signature d'accords francs-pétrole pour les tonnages absolus correspondant à la possession d'état de leurs sociétés mères.

3° *Les premières modifications dans les attributions des devises devraient porter sur les sociétés françaises* qui devraient d'abord être amenées à raffiner intégralement le pétrole comportant le contenu maximum de francs. Elles devraient porter aussi sur la politique pétrolière ayant en vue des débouchés de l'Union française, débouchés non couverts par la législation de 1928-1950.

6° Politique tendant à modifier substantiellement le « contenu-franc » des pétroles des diverses provenances.

Une telle politique intéresse les rapports du gouvernement français avec:

Les compagnies étrangères;

Les gouvernements étrangers des lieux de production;

La C. F. P.

Elle comporte *un arbitrage* entre ces diverses sources.

Elle est *normalement complémentaire de la politique énoncée au 5°*; en ce sens que l'accroissement de la « densité-franc » du pétrole est d'abord importante pour le pétrole destiné au territoire national.

Elle pourrait cependant être utilement poursuivie comme politique « à option » s'il apparaissait impossible de modifier substantiellement les conditions d'attribution des devises de payement en France. Elle tendrait alors à alléger la charge-devise des importations françaises, sans en modifier la provenance, d'une part, à rendre avantageuses les ventes réalisées à l'étranger, de l'autre.

Examinons les moyens d'action possibles à l'égard des diverses sources de production.

A. — *A l'égard des compagnies productrices étrangères.*

La politique inaugurée dans les accords passés avec les sociétés de l'Aramco par l'Angleterre et la France en 1950 devrait être poursuivie. Elle semble pouvoir l'être dans la conjoncture actuelle et ne pourrait apparemment que gagner à l'application des principes prévus dans le paragraphe précédent.

1) *Cette politique comporterait des contrats à long terme d'achat de pétrole*, selon le principe général posé dans le rapport d'André Philip.

2) Les contrats comporteraient *un pourcentage de payement en francs.*

3) Les francs ainsi attribués devraient être *utilisables exclusivement à des affectations déterminant des exportations supplémentaires françaises:* l'emploi en payement de personnel français en France, celui en investissements en France, tels que prévus dans les accords de l'Aramco présentent des avantages douteux. Les excédents d'exportation pourraient être obtenus soit par achat direct des compagnies, soit par payement en francs aux souverains des territoires d'une partie des royalties. Cette deuxième solution paraît la plus intéressante.

4) *Une orientation systématique de la production* destinée à l'exportation française devrait être entreprise en fonction de ces contrats à long terme. *L'octroi des aides et garanties à l'exportation* devrait être automatique pour éviter l'accumulation de balances-francs inutilisées.

B. — *A l'égard des gouvernements des pays de production.*

La variété des fournitures que peut apporter la France à des pays sous-développés fait contraste avec les débouchés relativement étroits que peut offrir à son outillage l'industrie pétrolière. Cette destination est donc particulièrement intéressante:

1) Elle sera atteinte d'abord *par l'intermédiaire des compagnies* si le principe du payement franc des royalties est admis;

2) Elle peut l'être *plus directement* si un gouvernement de territoire producteur se trouve obtenir de compagnies concessionnaires quelles qu'elles soient le payement de royalties en pétrole.

La France peut alors se porter, auprès du gouvernement intéressé, acquéreur de ce pétrole. Elle aura en principe intérêt à le faire si ce gouvernement accepte un règlement en francs ou en « exportations supplémentaires » françaises. *A priori*, des conditions en ce sens plus avantageuses semblent toujours pouvoir être obtenues des gouvernements, plutôt que des compagnies.

Il faut cependant considérer:

1° Que de telles négociations gagneraient à être menées *avec l'accord des sociétés productrices;*

2° Que l'avantage obtenu serait maximum, si le pétrole ainsi acquis pouvait être *destiné au marché français*, ce qui suppose la réalisation des conditions énoncées au paragraphe précédent;

3° Que, cependant, même si le pétrole ainsi obtenu était uniquement négociable sur des marchés étrangers et même, si cette négociation n'impliquait aucun bénéfice en termes de pétrole dans la mesure où des « *exportations supplémentaires* » auraient été réalisées, l'opération aurait été bénéficiaire pour l'économie française.

C. — A l'égard de la C. F. P.

La C. F. P. se trouve à l'I. P. C., du fait des circonstances et malgré ses efforts, dans cette situation paradoxale de participer à l'une des sociétés productrices et de travailler dans l'un des pays qui achètent le moins à la France.

Le contenu franc du pétrole C. F. P. est comparable à celui du pétrole Aramco. Il ne lui est pas nettement très supérieur. Il pourrait être inférieur au contenu-franc du pétrole obtenu dans un pays sous-développé devenu fortement acheteur de produit français.

Cependant, la *C. F. P. sera toujours mieux en mesure qu'aucune compagnie étrangère d'accroître le contenu-franc* de son pétrole, *à deux conditions:*

Que son *milieu de production et que ses marchés* la mettent en mesure de le faire;

Qu'elle se trouve vis-à-vis des sociétés étrangères en *condition d'indépendance* suffisante pour choisir.

En conséquence, du point de vue national, le développement de la C. F. P. est souhaitable, mais il l'est à condition que soit poursuivie une politique d'accroissement du contenu-franc du pétrole C. F. P., ce qui suppose que soient réalisées les conditions indiquées ci-dessus.

Il suit:

1° Que, en principe, *si la C. F. P. devait s'établir dans une zone hors de la zone franc*, il importerait d'examiner, considérant les modalités de payement des royalties, les engagements pris à l'égard des fournitures d'outillage et les plans de réinvestissement dans quelle proportion cet établissement participerait au circuit de l'économie française.

Les conditions mises à la sortie de capitaux (qu'ils appartiennent ou non à la C. F. P.) exigées pour tout établissement de cet ordre, devraient comporter un engagement en l'un ou l'autre sens;

2° *La création d'établissement dans une zone à laquelle nous aurions peu de chances de vendre de l'outillage pétrolier* et dans laquelle nous serions mal placés pour demander aux gouvernements une certaine direction de leurs importations paraît celle qui réaliserait le plus difficilement les conditions indiquées;

3° *Il en serait autrement dans des pays sous-développés, du type de ceux du Moyen-Orient.* Mais il importerait alors d'éviter à la C. F. P. une situation de dépendance analogue à celle comme à l'I. P. C. Des chances nouvelles répondant aux conditions indiquées plus haut devraient être inscrites dans la charte constitutive d'un consortium éventuel. Elles répondraient à la situation de fait actuelle, profondément différente de celle qui régnait lors des accords constitutifs de l'I. P. C.

4° *Si ces adaptations ne pouvaient être obtenues*, le contenu-franc du pétrole acquis par la C. F. P. serait vraisemblablement inférieur à celui du pétrole qui pourrait être acquis auprès des gouvernements selon le schéma indiqué au B;

5° *Si ces adaptations ne pouvaient être obtenues, et si, conjointement, aucune modification dans les conditions d'approvisionnement du marché français ne pouvait l'être*, de sorte que les nouvelles productions de pétrole C. F. P. devraient être écoulées au dehors, l'opération serait peu avantageuse même à long terme pour l'économie française. Cet avantage, en tous cas, ne semblerait pas devoir compenser le coût actuel en devise d'un investissement extérieur.

7° Conclusions sur les politiques possibles.

En conséquence, nous demandons au Gouvernement:

1° *De reconsidérer la répartition des devises entre importateurs* en vue d'accroître la part de pétrole-franc raffiné dans l'ensemble des achats français. Cette répartition devra être non discriminatoire; mettre le moins possible en cause les situations acquises en chiffres absolus, s'imposer d'abord aux sociétés non filiales de groupes étrangers, incliner vers la conclusion de contrats à long terme d'achats pétroles et de ventes produits francs.

2° *De généraliser la conclusion de tels contrats avec les sociétés et les gouvernements étrangers* en vue d'accroître le contenu-franc du pétrole de diverses provenances; d'examiner surtout la possibilité de conclusions d'accords avec les pays producteurs (de la zone soviétique, du Moyen-Orient ou d'Amérique latine) comportant comme contrepartie une importation de produits français; d'adapter la production et l'exportation françaises au contenu de ces accords.

3° *D'apprécier l'opportunité d'une extension géographique* de la société d'économie mixte C. F. P. en ayant en vue le complexe de solutions complémentaires ou optionnelles et notamment *les trois faits suivants:*

L'avantage que l'économie française trouvera à un élargissement de la production C. F. P. tiendra principalement à la possibilité d'exportation de cet accroissement de production en France.

Il est nécessaire, en tout hypothèse, d'accroître le contenu-franc du pétrole C. F. P. par l'insertion dans les contrats éventuels passés avec les consortiums auxquels adhérerait la C. F. P. de clauses au moins aussi avantageuses que celles insérées dans les contrats passés avec les sociétés à capital totalement étranger.

Pour que puisse être rendue désirable la participation de la C. F. P. à des entreprises produisant pour la vente hors de France, en particulier si les modifications jugées souhaitables sur le marché français paraissaient irréalisables, le contenu-francs du pétrole C. F. P. devrait être largement accru et, du fait des contrats passés avec les filiales de la société française, des courants nouveaux d'exportation suffisamment substantiels devraient être créés pour justifier une expansion qui, dans les circonstances actuelles, ne semble pas trouver, en elle-même, de justification suffisante.

ANNEXE

Méthodes d'évaluation du coût en devises du pétrole brut de diverses provenances.

§ 1. — Procédés d'évaluation

Les notions de pétrole-devises et de pétrole-francs sont des notions faussement simples. Il faut les élucider, pour apprécier l'avantage tiré par l'économie française du recours à tel ou tel fournisseur.

Une formule très fréquemment employée consiste à tenir comme nationalité de la monnaie de payement la nationalité de la société productrice.

Cette solution est sans inconvénient dans un monde connaissant des systèmes monétaires parfaitement convertibles. Un tel état de choses, qui a régné jusqu'à 1940, explique sans doute l'habitude prise alors de tenir, par exemple, le pétrole acquis par la C. F. P. comme un pétrole franc.

Mais une telle convention est inacceptable lorsqu'il existe, comme aujourd'hui, des zones monétaires séparées par une convertibilité imparfaite.

Toute société productrice est tenue, en effet, alors d'exiger une monnaie de payement correspondant à celle ou à celles dans lesquelles sont faites ces dépenses. Sans doute, peut-il arriver, comme c'est par exemple le cas pour les sociétés américaines exploitant au Venezuela, qu'une correspondance à peu près parfaite existe entre la nationalité de la société d'une part et d'autre part la zone monétaire dans laquelle sont effectuées la plupart de ces dépenses. Alors, en principe, aucun problème ne se pose.

Si, par contre, diverses dépenses sont réglables dans diverses devises, si, par exemple, la nationalité des actionnaires, lieu des investissements effectués, le lieu d'achat de l'outillage, celui du règlement du salaire des travailleurs, celui sur lequel sont payables les « royalties » ou les impôts appartiennent à diverses zones, un difficile problème d'équilibre se posera. La firme devra tendre à établir un équilibre de ses entrées et de ses sorties payables en chaque devise. A défaut, elle accumulerait des balances inutilisables ou convertibles seulement à un taux de change désavantageux.

La nationalité de la société, si elle conserve suffisamment d'attaches dans son pays d'origine et si elle est assez indépendante pour pouvoir les renforcer efficacement, l'inclinera seulement à certaines décisions. Elle orientera ses commandes d'outillage ou effectuera ses investissements nouveaux dans sa zone monétaire d'origine. Elle tentera d'obtenir le règlement de ses « royalties » dans sa monnaie d'origine. Ainsi, pour élargir les frontières de sa zone monétaire d'origine, s'efforcera-t-elle d'obtenir le détournement des courants commerciaux qui, précisément, les définissent. Telle a été, par exemple, depuis 1949, la stratégie des compagnies anglaises établies au Venezuela.

La stratégie des consommateurs de diverses nationalités en relation avec une firme ayant adopté en principe une monnaie de payement tendra à obtenir la substitution à cette monnaie

de leur propre monnaie nationale (ou d'une devise librement convertible à taux fixe avec cette monnaie nationale). Ils devront pour cela nécessairement tenter un détournement d'une fraction des dépenses de la firme vers leur propre zone monétaire. Ceci pourra être obtenu, par exemple, par apport de capitaux impliquant la distribution de dividendes dans leur monnaie, par vente d'outillage à la firme productrice, par vente de produits aux Etats auxquels sont payés les « royalties », etc.

Ainsi, l'analyse des courants commerciaux et financiers tout les diverses zones aux diverses firmes peut donner de la nationalité des pétroles une idée plus exacte que celle que l'on obtient en lisant et en cherchant sur la carte le lieu d'incorporation des sociétés.

Cette analyse n'est point pour autant rigoureusement suffisante, si bien qu'aucune certitude rigoureusement statistique ne peut jamais être obtenue sur ce que l'on appellera pétrole-franc, pétrole-dollar, etc. Une étude qualitative difficile et arbitraire est cependant indispensable.

En effet :

1° Si une société productrice ou son territoire d'implantation achète, par exemple, pour un milliard de francs de matériel divers en France et est ainsi mise à même de transformer trois millions de dollars de pétrole-dollars en un milliard de francs de pétrole-francs, encore faudrait-il, pour démontrer qu'il y a vraiment pétrole-franc et que l'opération de vente de matériel est vraiment liée à l'opération d'achat de pétrole, prouver que cette opération de vente n'aurait pu être faite dans la zone dollar sans cette opération d'achat. Il s'agit donc de prouver qu'il y a bien une opération de vente supplémentaire réalisée, parce que l'achat de pétrole est fait là où il est fait.

Si, par contre, la vente de matériel eût pu être réalisée de toute manière, si ce matériel a été simplement transféré d'une destination dollar à une autre destination dollar, rien n'est modifié dans l'ensemble d'une balance des payements et il n'y a aucune raison de lier l'exportation à l'importation de pétrole, qui cesse du coup d'avoir droit à la nationalité qu'on lui attribue ;

2° Les transactions qui font rentrer dans le pays des francs, en contre-partie des achats de pétrole effectués, ne sont pas toutes rigoureusement comparables. Il n'est pas sûr, par exemple, qu'un achat de pétrole qui ferait rentrer dans le pays un bénéfice distribué aux actionnaires équivalant à 10 p. 100 du prix du pétrole, bénéfice payable en francs, soit équivalent à une opération qui ferait rentrer dans le pays une quantité égale de francs, pour achat d'outillage. Si la vente ainsi réalisée d'outillage se traduit intégralement par un accroissement de production, un accroissement de l'emploi et des salaires payés, il y a peut-être équivalence. Il n'en est pas de même si l'outillage exporté était, à défaut, vendu sur le marché national ou si sa production était remplacée par une autre destinée au marché national.

3° On ne saurait isoler de l'opération primitive de règlement certaines opérations ultérieures qui n'eussent pas été faites sans elle, mais on ne peut lier à l'opération primitive de règlement une opération ultérieure quelconque. Ainsi, si une société française obtient un bénéfice brut en francs de la vente de ses pétroles en France, mais si son fonctionnement normal exige qu'une fraction de ce bénéfice soit constamment réinvestie au dehors, on ne peut tenir comme produit franc de sa transaction l'intégralité de son bénéfice mais il faut tenir que sur le bénéfice la fraction normalement réinvestie en devises correspond à un règlement véritablement en devises et non en francs ;

4° Enfin, un certain nombre d'avantages ou de désavantages se traduisant par des encaissements ou des décaissements de devises sont plus ou moins directement liés aux modes d'achat du pétrole brut. L'appréciation en est particulièrement délicate. Peut-on affirmer, par exemple, que si les achats de pétrole sterling étaient réduits, les raffineries établies en France et dépendant des sociétés anglaises réduiraient nécessairement la quantité de brut raffiné pour réexportation ? S'il en est ainsi, le gain en devises réalisé du fait du façonnage devrait être imputé au crédit des transactions sur le pétrole brut. A défaut, il ne devrait pas l'être.

Ainsi, l'estimation de ce qui est ou non pétrole-franc est loin d'être une opération incontestable ; elle suppose le recours non seulement à la notion de liaison entre deux transactions, mais le recours à la notion moins perceptible encore de nécessité de liaison.

Cette observation explique précisément les divergences que nous constatons entre les manières dont sont appréciés les pétroles dollar, franc, etc. Nous allons maintenant appliquer ces observations à diverses provenances pétrolières françaises.

§ 2. — *Le coût en devises des pétroles de l'I. P. C.*

L'évaluation la plus courante des pétroles selon les monnaies de payement est celle que l'on donne selon la nationalité des sociétés dites productrices. La C. E. P. étant une société française, le pétrole qu'elle fournit est considéré comme pétrole-franc. Ainsi, tient-on que, si celle-ci, en 1952, a obtenu, comme part française I. P. C., 4.123.000 tonnes et acheté aux partenaires 395.000 tonnes, acquérant ainsi 4.918.000 tonnes, si, sur ce total, elle a livré au marché français 4.219.000 tonnes, la totalité de ce tonnage représentant 21,2 p. 100 du tonnage total importé sera tenu comme pouvant être intitulé pétrole-franc.

Cette appréciation est évidemment inexacte. Considérons d'abord le seul pétrole brut destiné au marché français. Il exclut tout over lift et peut être défini comme payable à 60 p. 100 en sterling. Le pétrole-franc de cette source se réduit donc à 40 p. 100 du total soit à 1.967.000 tonnes représentant seulement 9,3 p. 100 du total du pétrole brut importé.

Faudrait-il majorer le contenu franc de notre pétrole irakien en tenant compte de nos exportations en Irak ? Cela pourrait être fait s'il était établi que les exportations notables ont été la contre-partie de nos achats de pétrole. Mais il n'en est rien.

D'une part, nos exportations vers l'Irak ne représentent pas en 1952 plus de 550 millions contre des achats de pétrole dépassant 252 milliards, d'autre part ces exportations ou d'autres destinations n'ont été en aucune manière déterminées par nos relations de clientèle avec l'I. P. C.

Retenons seulement, à titre d'observation, qu'il y aura lieu plus loin :

De tenir compte des ressources en devises, que nous procure la vente du pétrole I. P. C. non destiné au marché français dans la mesure où la part de ce pétrole payé en francs est vendue en devises.

Quant aux dépenses de fret faites pour le transport du pétrole I. P. C., nous les examinerons sous le titre général des dépenses de fret.

Cette première rectification étant faite, pouvons-nous l'estimer suffisante ?

Si la totalité des bénéfices réalisés par la C. F. P. sur l'achat de son pétrole à un cours égal à 60 p. 100 du prix mondial et la vente à un cours égal au prix mondial rentrait dans le circuit du revenu national français, notre dernière approximation serait suffisante. Mais si une fraction seulement des bénéfices qui a été environ pendant les dernières années de 20 p. 100 du total est distribuée aux actionnaires français, cette fraction seule représente à coup sûr une rentrée de francs. Les quatre cinquièmes non distribués peuvent avoir été :

Ou bien investis en France ou dans la zone franc, ce qui représente encore une entrée nette de francs ;

Ou bien réinvestis dans l'I. P. C., pour assurer le fonctionnement normal d'une société qui ne saurait vivre qu'en poursuivant constamment ses prospections. Cette partie devrait, à notre avis, être déduite des entrées de francs, puisqu'il est inévitable que ce réemploi extérieur ait lieu si l'on veut que la production se poursuive ;

Ou bien réinvestis en investissements de développement sur quelques territoires étrangers. Il y aura alors sortie de devises, mais sortie non nécessaire et qu'il peut appartenir à l'office des changes d'autoriser ou non. Cette dernière partie semble pouvoir, au point de vue de la comptabilité nationale, être tenue pour un produit franc dont on peut ensuite discuter s'il est bien ou moins bien employé en investissement nouveau pétrolier à l'extérieur ou en toute autre affectation.

Il suit qu'à long terme, on peut effectivement admettre de dire que 50 p. 100 du pétrole irakien est un pétrole franc. A court terme, nous n'avons de certitude que pour 8 p. 100 seulement (part approximative distribuée aux actionnaires), le reste étant, pour des fractions que nous ignorons, réemployé au dehors et une part que nous ignorons de ce reste correspondant à un réemploi librement choisi par les autorités de contrôle français.

§ 3. — *Le pétrole d'Arabie séoudite.*

Les accords franc pétrole passés avec l'Aramco en 1950 sont une autre des sources principales de notre approvisionnement pétrolier payable en francs. La procédure suivie est ici entièrement différente de celle qui nous fournit les pétroles C. F. P.

C'est à la suite de la politique anglaise menée en 1949 en vue d'obtenir la réduction des sorties de dollars pour achats de pétrole que les Britanniques avaient passé des accords avec l'Aramco (7 juillet) dans une conjoncture qui était encore de « Buyers market ». Nous avons bénéficié du précédent britannique et de la même conjoncture et passé des accords avec les quatre compagnies américaines membres de l'Aramco.

Les accords prévoyaient que 25 p. 100 des livraisons de pétrole seraient payables en francs français. Ces francs devaient servir:

1° A l'achat de marchandises françaises considérées comme importations supplémentaires;

2° A des investissements en France;

3° Au payement de leur personnel en France;

4° Au payement de « royalties » au gouvernement séoudien.

Les pourcentages d'abord fixés à 25 p. 100 ont été par la suite portés à environ 40 p. 100.

Il est certain que les termes du contrat ne permettent pas d'affirmer qu'il s'agit toujours d'une économie de devises supplémentaire. Le payement du personnel dépendant des compagnies en France et les nouveaux investissements en France eussent été vraisemblablement faits de toute manière. On constate que l'utilisation des francs détenus par les compagnies ne s'effectue que lentement et assez faiblement sous forme de payement de « royalties ». Cependant, l'Arabie séoudite, dont les importations en provenance de France étaient nulles, nous a acheté en 1952 pour 1 milliard, et en 1953 vraisemblablement pour plus de 2 milliards de francs. En outre, les compagnies nous ont commandé pour usage en divers lieu du matériel et des navires. Sans doute les balances inutilisées auront à être utilisées quelque jour. Une adaptation de la production française à ces destinations nouvelles est souhaitable et pourrait être stimulée.

En définitive, les achats de franc pétrole réalisés principalement en Arabie séoudite en 1952 ont représenté 6,8 p. 100 de nos achats totaux de pétrole, soit l'équivalent de 1 million 461.000 tonnes.

Rappelons encore que certaines réserves doivent être faites sur le sens véritable de cette notion franc pétrole.

En définitive, si l'on additionne les 1.967.000 tonnes de pétrole achetées moyennant francs à l'I. P. C. et les 1 million 462.000 tonnes achetées principalement à l'Aramco, on obtient un total de 3.429.000 tonnes, représentant 15,9 p. 100 (et non 28 p. 100 comme on l'aurait obtenu par le calcul invoquant la nationalité des sociétés) de l'ensemble de nos importations de pétrole brut.

§ 4. — *Le coût en devises des transports maritimes pétroliers.*

Ce sujet sera traité ultérieurement.

§ 5. — *Le gain en devises résultant du façonnage.*

Ce sujet sera traité ultérieurement.

ANNEXE IV

NOTE

présentée par M. René Richard à l'usage des membres de la commission chargée de l'étude des problèmes posés par l'utilisation de nos ressources en pétrole brut.

POINTS-CLES

proposés à l'attention des membres de la commission aux fins d'une discussion générale.

1° Si le bilan général devises de la compagnie française des pétroles est bénéficiaire, pour 1952, il apparait qu'il n'a pu l'être, dans l'ensemble, que par les importants gains en devises réalisés par le raffinage de son pétrole brut, dont les produits finis ont été exportés;

2° Il apparait que: 166.000 tonnes en 1952 et 400.000 tonnes en 1953 de pétrole brut ont été vendues par la C. F. P., en l'état, sur sa part de l'I. P. C.

Ce tonnage a été vendu dans des conditions très dures de concurrence internationale, à des clients et à des cours que l'on a, jusqu'à présent, refusé de nous indiquer avec précision;

3° Il est à craindre que les quantités correspondantes de brut importé, destinées à compenser ce tonnage payable en devises, aient été plus chères en tenant compte de son prix F. O. B. et du frêt supplémentaire payé. Le tonnage de la flotte pétrolière française étant inférieur à nos besoins, le port de nos achats étant, dans la plupart des cas, plus éloigné des raffineries françaises que le port des ventes effectuées par la compagnie française des pétroles.

« Cette différence est, approximativement, de 4 dollars la tonne sur le frêt, suivant que le port de départ est: Méditerranée ou Golfe persique. »

Prix F. O. B. moyens du pétrole brut en 1952:

F. O. B. Golfe persique: 12 $ la tonne.

F. O. B. Méditerranée orientale: 18 $ la tonne.

Prix de vente moyen du brut C. F. P. en l'état:

Pour 160.000 t en 1952, prix moyen: 16,95 $ la tonne.

Prix d'achat du brut de remplacement de ceux de la C. F. P. vendu en l'état à l'exportation, ou raffiné pour en exporter les produits finis:

Prix moyen: 14 $ 25 la tonne.

Détail:

290.000 t au prix moyen de 15,5 $ la tonne.

290.000 t au prix moyen de 13 $ la tonne.

(sans indication du port d'embarquement. Différence possible sur les frêts 4 $ la tonne).

4° Il apparait que les raffineries métropolitaines, à capitaux entièrement français (raffineries des pétroles de l'Atlantique R. P. A. et compagnie française de raffinage C. F. R., filiale de la compagnie française des pétroles) ont une capacité effective de raffinage légèrement inférieure à leur licence d'importation et ne disposent d'aucune capacité supplémentaire de raffinage en fonction des besoins du marché métropolitain qu'elles ont le devoir de couvrir par priorité;

5° Il est à signaler que, par contre, les sociétés de droit français, à majorité de capitaux étrangers, ont une capacité réelle de raffinage bien supérieure à la part du marché métropolitain qu'elles ont à couvrir et qu'elles utilisent ce supplément de capacité, principalement au façonnage « processing » de brut pour leurs sociétés mères.

Capacité totale de raffinage dans la métropole: 24.520.000 t au 1er janvier 1953.

Détail:

Capacité de raffinage des sociétés à capitaux entièrement français: 8.160.000 t.

Capacité de raffinage des sociétés de droit françaises à majorité de capitaux étrangers: 16.360.000 t.

6° La C. F. P. limitée par les capacités réelles de raffinage des sociétés de raffinage à capitaux entièrement français et, plus particulièrement de sa filiale, la compagnie française de raffinage, se trouve ainsi dans l'obligation de vendre une partie de son pétrole brut, en l'état, à l'exportation et de faire raffiner à l'étranger (Portugal) perdant ainsi, pour l'économie nationale, le bénéfice de ce raffinage.

Frais de raffinage et de commission après raffinerie S.A.C.O.R. (Portugal): 254.000 $ monnaie de compte.

7° Les prévisions de production de l'I. P. C. sont en importante augmentation. La part de la C. F. P. — 23,75 p. 100 — va donc s'accroître d'année en année et le solde excédentaire de brut, non raffiné, augmenter sensiblement si de nouvelles dispositions ne sont pas prises. Exemple:

Solde de brut, non raffiné:

Pour 1952	166.000 t.
Pour 1953	400.000 t.

Parts du brut C. F. P. en provenance de l'I. P. C.:

1947	930.000	anglaises.
1948	655.000	—
1949	793.395	—
1950	1.610.077	—
1951	2.194.721	—
1952	4.917.147	—

Prévisions pour 1956: plus de 10 millions de tonnes.

8° Le problème des capacités de raffinage se trouve posé, ainsi que la politique de raffinage « augmentation des capacités de craking ».

Avant guerre « Réf. 38 », la production globale d'essence provenant des raffineries françaises, était de 35 p. 100 environ.

Par suite de faits de guerre, ce rendement se trouva très fortement abaissé. Il n'était encore que de 22 p. 100 en 1952 et il est remonté de 4 ou 5 points après la mise en service des nouveaux craking catalytiques.

Pour information, notons que notre capacité de craking est actuellement de 8 p. 100 contre 16 p. 100 à l'Angleterre.

9° Faut-il augmenter la capacité de craking des raffineries françaises afin de diminuer la quantité de pétrole brut mis en œuvre pour une même production de carburant ?

Si par exemple on doublait la capacité de craking des raffineries françaises, on réduirait les importations de pétrole brut de 23 p. 100.

10° Cette politique nous priverait, par contre, d'une quantité d'autres produits: environ 2.5 millions de fuel lourd, 1 million de tonnes de gas oil, 100.000 tonnes de pétrole lampant et de white spirit.

11° L'importation de ces produits, payables en devises, annulerait pratiquement le bénéfice réalisé sur la réduction des importations de brut.

Capacités de cracking par rapport à la capacité de distillation:

	Au 1er janvier 1953.	Prévisions pour 1957.
	—	—
Capacité de distillation.....	24.500.000 T.	28.000.000 T.
Capacité de reforming et cracking thermique	3.400.000 T.	3.400.000 T.
Capacité de cracking catalytique.	850.000 T.	2.700.000 T.
Capacité de reforming catalytique.	»	500.000 T.

12° On doit alors poser le problème « fuel-charbon »:

1. Les besoins d'énergie pour l'économie française se développent constamment et les prévisions faites pour les prochaines années conduisent à un accroissement de ces besoins, plus rapide que celui de la production charbonnière nationale.

Les prévisions du plan prévoient:

Pour 1957:

14 p. 100 d'augmentation de l'énergie.
25 p. 100 d'augmentation du revenu national.

Ces chiffres paraissent faibles, si on se réfère au rapport Palay pour l'Europe qui prévoit de 1950 à 1975 une augmentation d'énergie de 50 p. 100.

Dans cette augmentation de 50 p. 100, il n'est prévu que 8 p. 100 d'augmentation d'énergie en provenance du charbon et au moins 45 p. 100 à prévoir pour le pétrole et l'électricité et peut-être davantage en tenant compte de la productivité de l'ensemble des gisements français.

2. On constate une difficulté d'écoulement du charbon national résultant d'un ralentissement momentané de la demande auquel ne peut s'adapter la production.

Accroissement des stocks de charbon en 1952 par rapport à 1951: 2.800.000 T.

3. Des tonnages notables de charbon étranger sont importés, en particulier pour les foyers domestiques et la petite industrie.

Importation de 3.600.000 T pour foyers domestiques et petite industrie plus quelques centaines de milliers de tonnes correspondant à la fabrication du coke, consommé également par les foyers domestiques et la petite industrie, soit au total, environ 4 millions de tonnes d'après les annales des mines.

4. Le prix de revient, en devises, de la calorie provenant de fuel — produit par les raffineries françaises — est inférieur de plus des deux tiers au prix de revient en devises de la calorie provenant du charbon importé.

Prix de revient en francs:

Fuel: 7.000 francs par tonne et pour 10.000 cal./kg = 0,70 franc par 1.000 cal.

Charbon: 7.500 francs par tonne et pour 7.500 cal./kg = 1 franc par 1.000 cal.

Fuel: 0,30 franc par 1.000 calories en devises.

Charbon: 1 franc par 1.000 calories en devises.

(Dans ce calcul, il n'est pas tenu compte des devises obtenues par l'exportation de 1.700.000 tonnes de charbon, en contrepartie d'une importation de 11 millions de tonnes.)

5. La meilleure utilisation énergétique du charbon est obtenue dans des installations industrielles puissantes, dotées d'équipements spéciaux pour la manutention et de dispositifs de contrôle et de régularisation de la chauffe.

Les centrales thermiques, lorsqu'elles sont situées sur le carreau des mines peuvent, non seulement utiliser le charbon de qualité inférieure, mais supprimer pratiquement les frais de transport.

(Le plan de construction des centrales thermiques pourrait amener une augmentation notable de la consommation du charbon. Cette capacité étant actuellement de 10 millions de tonnes pourrait passer à 14 en 1957 et à 16 en 1961.)

6. Par ailleurs, les avantages du fuel sur le charbon sont particulièrement sensibles dans les usages domestiques et dans ceux de la petite industrie.

(Le coefficient d'équivalence des rendements thermiques du fuel pour l'usage domestique et la petite industrie comparé au charbon peut se chiffrer uniquement pour le rendement thermique de 1,7 à 1,8, chiffre moyen qui ne comprend pas le coefficient de commodité.)

Projet de conclusion pour une politique d'avenir.

1° Seul, le pétrole brut, produit par la métropole et l'Union française, étant du *pétrole entièrement franc*, un effort particulier de prospection et de mise en production doit être systématiquement poursuivi et développé par toutes les sociétés de recherches sous le contrôle et l'impulsion du bureau de recherches des pétroles B. R. P.

2° La C. F. P. doit faire, par priorité, un important effort dans l'Union française, en outre de ses obligations dans le cadre de l'I. P. C.

Il est souhaitable qu'elle poursuive également et dans la mesure de ses moyens une politique de recherches et de mise en production des gisements pétroliers à l'étranger.

3° Ces deux dernières sources de production étant encore moins onéreuses en devises que les importations de brut.

4° Il y a lieu — à court et moyen terme — et avec l'aide, si nécessaire, de la Compagnie française des pétroles, d'accroître la capacité effective de raffinage des sociétés à capitaux entièrement français et notamment la C. F. R.

Il faut atteindre, dans ces sociétés, une capacité de raffinage suffisante:

a) Pour traiter le tonnage des licences d'importation correspondant à 50 p. 100 du marché français plus toutes les quantités de pétrole brut dont pourra disposer la C. F. P.;

b) La totalité de ce brut C. F. P. serait ainsi valorisé au mieux en prix et en devises, par l'utilisation sur le marché français et par l'exportation des produits finis.

Il conviendrait, dans une politique d'avenir, à plus long terme, de prévoir dès maintenant les conditions de renouvellement, de prolongation ou d'extension des licences d'importation de brut (quota) accordées aux sociétés de raffinage à majorité de capitaux étrangers établies sur le territoire métropolitain.

Ces dispositions doivent être inspirées par notre souci d'équilibrer au mieux notre balance de comptes des payements extérieurs et ne prévoir, en conséquence et en cas de nécessité, l'obligation de raffinage en priorité, par les sociétés de raffinage à capitaux étrangers, de tonnages de pétrole brut, « franc », dont nous disposerions pour satisfaire nos besoins sur le marché intérieur.

La politique de protection de raffinage bénéficiant, sans discrimination, à toutes les sociétés de raffinage installées sur notre territoire doit entraîner, en contrepartie, l'obligation rappelée ci-dessus: le raffinage, par priorité, du brut dont peut disposer toute société française.

Transports.

L'objectif principal doit être d'assurer, au maximum, l'indépendance de nos transports pétroliers et la réduction de leur coût en devises.

En conséquence:

a) La capacité actuelle de la flotte pétrolière française au long cours, qui ne couvre que 60 p. 100 de nos besoins totaux, doit être sensiblement accrue;

b) Les fluctuations des cours sur les prix internationaux du fret ne doivent pas influencer ce programme de développement de la flotte pétrolière française;

c) Le programme d'aide à la construction doit être maintenu et, si nécessaire, des subventions d'armement doivent être envisagées.

Fuel-charbon.

Il est souhaitable que soient supprimées, dans toute la mesure du possible, les importations de charbon qui peuvent être remplacées par une utilisation d'autres ressources d'énergie plus conformes à l'intérêt national.

Que des dispositions financières, notamment, soient prises pour faciliter le stockage du charbon national rendu nécessaire par les fluctuations de la demande.

Que, tant que dureront les difficultés d'écoulement du charbon national, des accords périodiques entre les Charbonnages de France et l'industrie pétrolière limitent les ventes de fuel pour la grosse industrie à un niveau n'apportant pas d'obstacle à l'écoulement du charbon.

Qu'en ce qui concerne la satisfaction des besoins domestiques et de ceux de la petite industrie, toute liberté soit laissée à l'utilisateur d'exercer son libre choix entre le fuel et le charbon.

ANNEXE V

DOCUMENTATION

Concernant le commerce de la France avec les pays producteurs de pétrole.

(Années 1951-1952-1953.)

Source: Statistique du commerce extérieur de la France.

	QUANTITÉS (Quintaux métriques.)	VALEURS (Milliers de francs.)
Koweit (année 1951).		
Importations: pétrole naturel	62.500.315	51.316.581
Exportations:		
Constructions métalliques, cuves, emballages, articles de pointerie, etc.	627	10.599
Appareils électriques non dénommés ailleurs	70	11.345
Iran (année 1951).		
Importations: pétrole naturel	8.917.463	8.490.370
Exportations:		
Profilés, laminés, tubes de fonte et d'acier, etc.	68.506 42.900 7.635	197.194 135.794 51.710
Constructions métalliques, etc.	3.458	29.154
Appareils électriques	296	46.504
Boulonnerie	5.256	34.197
Voitures, cycles, etc.	813	35.707
Venezuela (année 1951).		
Importations: pétrole naturel	11.518.622	10.202.273
Exportations:		
Produits sidérurgiques	262.107	680.043
Tréfilés et laminés	348.773	1.951.675
Constructions métalliques	12.526	115.356
Voitures automobiles, cycles, etc.	1.771	73.222
Irak (année 1951).		
Importations: pétrole naturel	37.213.048	33.637.213
Exportations:		
Produits tréfilés, laminés, etc.	2.511	12.903
Constructions métalliques, cuves, emballages, articles de pointerie, etc.	3.353	24.414
Machines pour les industries chimiques, la papeterie, le textile, etc.	317	11.533
Voitures automobiles, cycles, etc.	452	16.903
Arabie séoudite (année 1951).		
Importations: pétrole naturel	41.630.706	37.847.055
Exportations:		
Fontes, fer et aciers	23.210 24.220 34.706	56.210 60.872 192.499
Constructions métalliques, etc.	6.719	81.539
Foyers, fours, etc.	224	32.515
Appareils de levage et manutention	330	14.498
Appareils d'extraction et de terrassement	807	29.084
Machines, appareils pour céramique, verrerie, etc.	289	45.944
Machines-outils	266	59.418
Voitures automobiles, cycles, etc.	3.382	139.483
Koweit (année 1952).		
Importations: pétrole naturel	81.046.899	70.989.325
Exportations:		
Barres laminées, aciers	28.747	118.836
Profilés, tréfilés, laminés	3.159 2.664	12.586 9.453
Irak (année 1952).		
Importations: pétrole naturel	58.323.356	52.117.743
Exportations:		
Produits sidérurgiques, laminés, etc.	28.502	119.956
Tubes de fer et d'acier	38.716	342.323
Constructions métalliques	895	1.407
Machines, appareils, etc.	762	33.825
Voitures automobiles, cycles, etc.	770	33.273
Arabie séoudite (année 1952).		
Importations: pétrole naturel	44.276.327	44.918.234
Exportations:		
Tubes, tuyaux de fonte, fer, acier, etc.	23.334 31.551	109.366 297.505
Constructions métalliques	9.126	191.223
Appareils de levage	1.831	131.110
Machines-outils	608	128.052
Appareillage électrique	929	160.258
Voitures, cycles, etc.	244 259	65.456 17.186
Venezuela (année 1952).		
Importations: pétrole naturel	12.152.243	10.968.216
Exportations:		
Produits sidérurgiques, tréfilés, laminés, tubes	266.105 143.098	2.399.831 597.120
Constructions métalliques	11.190	111.096
Appareils de levage	1.771	52.151
Voitures	2.654	120.851
Koweit (année 1953).		
Importations: pétrole naturel	77.079.711	57.490.766
Exportations:		
Fer, fonte, acier	44.686	157.834
Constructions métalliques	4.036	49.[illegible]68
Irak (année 1953).		
Importations: pétrole naturel	88.305.672	67.360.739
Exportations:		
Fer, fonte, acier	57.772 55.415 118.567	202.992 463.401 730.261
Constructions métalliques, etc.	3.874	40.840
Machines	606	19.499
Iran (année 1953).		
Importations: pétrole naturel	*	*
Exportations:		
Fonte, fer, acier	49.810	161.773
Constructions métalliques, etc.	1.147	20.284
Ventilateurs, foyers, etc.	1.196	76.221
Appareils électriques	246	41.817
Matériel de transport	9.443	81.966
Arabie séoudite (année 1953).		
Importations: pétrole naturel	30.762.845	25.519.670
Exportations:		
Fer, fonte, acier	148.489	587.656
Constructions métalliques	3.169	44.324
Mobiliers métalliques	748	32.584
Machines-outils	201	31.357
Générateurs, moteurs	481	82.407
Appareils électriques	160	38.957
Voitures, cycles, etc.	459	38.929
Venezuela (année 1953).		
Importations: pétrole naturel	9.904.965	7.479.920
Exportations:		
Fer, fonte, acier	460.654	2.666.799
Constructions métalliques, etc.	11.318	108.749
Appareils de levage, etc.	1.426	57.186
Robinetterie, roulements	392	50.219
Voitures, cycles, etc.	5.972	256.074

Paris. — Imprimerie des Journaux officiels, 31, quai Voltaire.